



Photo : Marc Debrincat

Des témoignages qui en disent long

La pétition nationale « Sauvons nos trains », lancée par la FNAUT début mai 2015, a recueilli à ce jour près de 7 000 signatures venant de toutes les régions françaises. Nous avons analysé les commentaires des signataires, très variés, instructifs et lucides.

1 - Les résultats chiffrés des sondages habituels réalisés auprès des usagers de la SNCF – par des instituts spécialisés, voire des associations – sont souvent contestés : le panel des personnes interrogées est-il représentatif ? Les questions sont-elles neutres ou orientées ? Ne sont-elles pas réductrices ?

L'intérêt des commentaires recueillis par la FNAUT, qui émanent de publics manifestement très divers, est qu'ils ont été émis de manière spontanée, sans filtre. Ils constituent une véritable enquête d'opinion, bien plus révélatrice qu'un simple sondage « oui, non, ne sait pas » : c'est pourquoi ils ont été présentés aux médias et transmis, sans retouches, au Chef de l'Etat et au Premier ministre, destinataires de la pétition, et aux ministres concernés : Ségolène Royal, Emmanuel Macron, Sylvia Pinel et Alain Vidalies.

2 - Ces commentaires donnent une vue d'ensemble de la situation présente du rail en France et des frustrations du public. Les signataires se sont exprimés à la fois comme usagers des transports rencontrant des difficultés concrètes lors de leurs déplacements quotidiens ou occasionnels à courte ou longue distance, et comme citoyens préoccupés par le service public, l'aménagement du territoire, la sécurité routière, l'environnement, l'énergie, l'économie...

Ils confirment la profonde dégradation de tous les services ferroviaires et expriment une véritable exaspération face à la stratégie de la SNCF et aux orientations du gouvernement, bien différentes de celles qui étaient attendues.

3 - On retrouve tous les thèmes développés par la FNAUT et ses associations. Ils légitiment donc le diagnostic et les inquiétudes de notre fédération. Le rail va très mal en France : la FNAUT ne noircit pas le tableau, il est noir. Il est temps que le gouvernement en prenne conscience et réagisse au lieu de s'enfermer dans une politique anti-écologique qui finit peu à peu par détruire le rail.

Bruno Gazeau

SNCF et gouvernement face au mécontentement des voyageurs

Les protestations des usagers contre la dégradation des services ferroviaires se sont récemment multipliées. Nous présentons dans ce bulletin les témoignages des signataires de la pétition de la FNAUT, qui confirment que la situation du rail est inquiétante. Les réponses apportées par SNCF Réseau (le gestionnaire de l'infrastructure, ex-RFF), SNCF Mobilités (l'exploitant, ex-SNCF) et le gouvernement ne sont pas à la hauteur des enjeux : SNCF Réseau manque de moyens financiers et certaines de ses orientations sont contestables ; la stratégie de SNCF Mobilités ne correspond pas à l'intérêt général ; enfin le gouvernement navigue à vue, sans ligne directrice. Pendant ce temps, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Suisse, en Espagne, le trafic ferroviaire augmente.

Pourquoi je signe la pétition de la FNAUT

Suite des commentaires des signataires de la pétition de la FNAUT « sauvons nos trains » (voir aussi FNAUT Infos 236).

Des usagers lassés

Les retards sont quotidiens, on est surpris quand un train arrive à l'heure.

Il faut prendre le train précédent en cas d'impératif horaire.

Nous sommes traités comme du bétail, pas comme des clients.

La SNCF se moque de nous.

Le réseau tombe en ruine.

La qualité baisse, le prix augmente, le voyageur doit payer sans se plaindre.

Je prends le train 230 jours par an. Que du stress, pas de clim, pas de chauffage, pas une semaine sans retard, pas de place assise, aucune communication en cas de problème, aucune prise en charge, un service déplorable, et un abonnement hors de prix.

C'est usant de se demander chaque jour si on va arriver à l'heure au travail.

Le train, c'est la galère. Je prends ma voiture en cas de contrainte horaire.

Je vois de nombreux collègues abandonner le train pour la voiture.

Qu'on arrête d'appeler usagers ceux qui payent et sont avant tout des clients qui attendent un service de qualité.

Une exigence de service public

Je n'ai pas de voiture et je suis tributaire du train pour me déplacer. Les petites gens n'ont pas tous une voiture !

Le train est une nécessité sociale, comme la poste ou les hôpitaux. Il ne doit pas être soumis uniquement à des impératifs de rentabilité. Sa régression est une énorme erreur.

Les liaisons province-province ne sont plus assurées, il faut se tourner vers des moyens de transport moins sûrs, moins écologiques et moins pratiques.

Le covoiturage, c'est de la foutaise, ce n'est pas du service public, nous voulons des trains.

L'autocar refusé

Nos voies ferrées sont sous-exploitées, il faut les utiliser. Pourquoi surcharger les routes ?

Il est aberrant de ne pas rouvrir la voie ferrée transversale Lyon-Bordeaux.

Avec les lignes de cars concurrentes, bien des lignes ferroviaires vont fermer. Et, au lieu de remplir les cars, les habitants prendront leur voiture.

Dans certaines régions, le train passe encore quand le car est bloqué par la neige ou le verglas.

Alors que le rail pénètre rapidement au cœur des villes, sans embouteillages, l'ouverture de liaisons par autocar est une totale absurdité.

Quoi qu'on en dise, le car n'offre pas la même qualité de service que le train. Le développement des cars est un triste retour en arrière.

On va créer des postes de conducteurs d'autocar mais supprimer des emplois de cheminots.

Le modèle américain est une régression : *le car ne doit pas remplacer le train mais s'implanter dans les zones non desservies par le train.*

Désaménagement territorial

A Pontorson, sans les quelques trains qui passent, nous serions complètement isolés.

A Nantua, la gare est fermée, la ville se meurt et laisse mourir ses habitants non motorisés.

La rareté des trains va encore plus paupériser les zones rurales déjà touchées par le regroupement des services publics dans les grandes villes.

L'inégalité de traitement entre Paris et les grandes métropoles d'une part et la province d'autre part porte atteinte au principe d'égalité des citoyens.

Sécurité, environnement

Je trouve dramatique pour l'environnement et la sécurité routière qu'on promeuve les transports en autocar ou le covoiturage au détriment du train.

Il faut sauver le réseau ferré, le choix de la route n'est pas le bon. Nous n'avons qu'une planète.

Il faut limiter l'utilisation des véhicules individuels, source de multiples pollutions. L'industrie automobile doit être progressivement reconvertie.

L'énergie à économiser

Pas de baisse possible des consommations de pétrole dans les transports sans croissance de tous les réseaux ferrés, urbains et interurbains.

Le train est un outil indispensable à la réussite de la transition énergétique.

Le pétrole n'est pas inépuisable. Poursuivre une politique uniquement routière est irresponsable. Le train, c'est le futur sobre et intelligent.

L'économie menacée

Une approche financière à court terme ne tient pas compte des effets négatifs sur les autres secteurs de l'économie et sur la vie quotidienne des citoyens. L'avenir du transport, c'est le train, pas la bagnole.

Pourquoi mettre en danger nos trains si utiles pour les jeunes en formation, l'emploi, le tourisme ? Rendez-nous nos trains de marchandises !

Je n'ai pas envie que mon pays finisse par devenir sous-développé. Regardez les cartes : les pays sans chemin de fer sont les derniers en matière de développement !

Le recul du rail tel qu'il se profile avec la loi Macron est une erreur économique et un recul de civilisation.

Le plus élémentaire bon sens devrait conduire à développer les transports par voie ferrée si l'on veut retarder des dégâts graves et coûteux sur la planète.

Pour réduire le coût du ferroviaire, il faut faire payer les infrastructures ferroviaires par les contribuables, comme c'est le cas pour les routes.

Un patrimoine dilapidé

Le réseau ferroviaire existe, il a coûté beaucoup d'argent et il ne doit pas être abandonné. Ce patrimoine précieux ne demande qu'à être davantage utilisé.

Le chemin de fer a un rôle important à jouer, mais il faut que le maillage ne se réduise pas en peau de chagrin.

Arrêtons le massacre du patrimoine public ! On est devenus fous ou quoi ?

Un sentiment d'absurdité

On a l'impression d'un sabotage, d'une entreprise de sape qui décourage les usagers et les cheminots. J'en ai marre d'assister à la casse en règle du chemin de fer français. Tuer ce moyen de transport écologique est stupide.

Le tout-routier est bien plus dangereux pour la planète que le train, alors pourquoi une politique aussi saugrenue de régression du rail ?

Après-guerre, presque tous les tramways ont été supprimés pour laisser place à l'automobile. Les erreurs d'hier devraient nous faire réfléchir, c'est idiot de supprimer des voies ferrées.

Des comparaisons irritantes

La comparaison avec les réseaux voisins montre que le nôtre décline à grande vitesse. L'Allemagne, la Suisse,... ont depuis longtemps une politique cohérente de mobilité. Pourquoi est-ce impossible en France ?

Que l'on prenne exemple sur la Suisse, dont le réseau est dense et de qualité, au lieu de miser sur le tout routier et de sacrifier le long terme et l'intérêt général.

La SNCF sévèrement critiquée

Le transport ferroviaire est un bien public qui nous appartient.

Nous avons un réseau précieux et enviable, et nous ne serions pas capables de l'exploiter et de le valoriser intelligemment ?

Cela fait mal de voir comment la SNCF gère ce qui reste du réseau ferré.

La politique commerciale de la SNCF est confuse et déshumanisée.

Les grèves ont lassé les gens.

La SNCF ne sait plus fournir un service public de qualité. Je vois au fil des ans la chienlit s'installer, c'est déroutant et consternant. Assez de communication du style « tout le monde il est beau, tout le monde il est pas cher ».

Qu'ont fait les dirigeants de la SNCF pour maintenir cet outil dont on nous dit qu'il n'est plus rentable ? C'est une honte de tout démolir comme ça !

La SNCF, entreprise investie d'une mission de service public, ne remplit pas son rôle. Elle en fait plus pour la route via Geodis, Oubus et Keolis que pour le rail. Sa mission devrait être d'irriguer le territoire d'abord par train et les zones terminales, souvent rurales, par car.

La SNCF est le premier propriétaire de camions en France, bientôt elle sera le premier propriétaire de cars ! Faisons revenir la SNCF à son objectif social qui est d'exploiter et de développer le train.

Politique incompréhensible Trop de contradictions

La politique de transport marche sur la tête, c'est du non-sens. Il faut investir dans les trains, pas dans les autoroutes. Nos trains sont la honte de notre pays.

Ne pas porter plus d'intérêt au ferroviaire est une réelle ineptie. A l'évidence, ceux qui le gèrent ne sont pas ceux qui l'utilisent ! C'est désolant.

Une politique ferroviaire efficace passe par des moyens financiers. On se moque du blabla, on veut de l'action.

Le déclin du rail n'est pas une fatalité. Encore faut-il une volonté politique.

On nous conseille d'utiliser les transports publics et on les supprime...

On nous parle d'écologie, et on fait du tout-routier ! C'est affligeant.

A la veille de la COP 21, nous n'avons rien d'autre à offrir que l'avion low cost, l'autoroute, l'autocar Macron, le covoiturage et la voiture électrique ?

Le climat est la grande cause nationale en 2015. La priorité devrait être donnée à la rénovation du train et non à la construction d'un nouvel aéroport et de nouvelles autoroutes.

Le train est le mode de transport le plus écologique et le plus sûr. A l'heure où la France va accueillir la COP 21, il est honteux de voir le peu d'intérêt que lui portent nos dirigeants politiques !

Quel réseau structurant ?

La force du rail face à l'avion, qui ne propose que des relations point à point, est la desserte des territoires intermédiaires et le maillage de son réseau, qui n'atteindra jamais celui de la route mais peut et doit être renforcé. Il est donc particulièrement important de définir avec pertinence les axes structurants.

Or le réseau structurant formé des 25 axes retenus par SNCF Réseau est basé sur le classement UIC, qui reflète l'état du réseau tel qu'il est circulé actuellement, et non tel qu'il pourrait l'être s'il était déjà modernisé et exploité de manière conforme aux besoins.

Le réseau des 25 axes reste trop centré sur Paris : il comprend 18 axes radiaux (LGV comprises) et seulement 7 axes transversaux, avec des vides inquiétants (la façade Nord Ouest, l'axe Bordeaux-Lyon, le sud du Massif central, le Jura et le sud des Alpes).

Exemple typique de lacune dans ce réseau structurant : la ligne Nantes-Redon (80 km) qui assure les liaisons Nantes-Rennes, Nantes-Quimper-Brest, Bordeaux-Nantes-Quimper et, bientôt peut-être, la liaison Bordeaux-Nantes-Rennes proposée par la commission Duron. Actuellement, plus de 20 allers-retours par jour utilisent la section la moins chargée Savenay-Redon.

Le risque présenté par le GPMR est le renforcement d'un réseau à deux vitesses, SNCF Réseau concentrant ses investissements sur les lignes les plus circulées aujourd'hui et délaissant le reste du réseau ou l'abandonnant au bon vouloir des Régions (désormais, SNCF Réseau n'entretient plus les lignes UIC 7 à 9, voyageurs et fret).

Pour la FNAUT, un réseau structurant doit tenir compte des trafics potentiels. Il doit être plus maillé que celui de SNCF Réseau afin de desservir toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, faciliter les correspondances, éviter au voyageur des détours longs et coûteux lors de déplacements transversaux, et offrir des itinéraires alternatifs permettant de détourner les trains en cas d'incident. Un bon maillage du réseau structurant est également favorable au développement du trafic de fret.

Le réseau structurant défini par le GPMR de SNCF Réseau est un peu plus maillé que ne l'était le « réseau noyau » squelettique envisagé, au début des années 1970, par le ministère des Transports. Dans son état actuel, il est cependant très éloigné du réseau Intercités, complémentaire du réseau des LGV et des réseaux régionaux centrés sur les métropoles de province, proposé par la FNAUT (FNAUT Infos 180).

Dominique Romann

Le Grand Plan de Modernisation du Réseau

Le GPMR, ou Grand plan de modernisation du réseau, de SNCF Réseau a été présenté au Conseil national de la FNAUT par François Tainturier, directeur du Design du Réseau.

Le concept de design du réseau n'est pas propre à la France, il existe en particulier en Suisse. Il comporte trois composantes : la planification des horaires à moyen et long terme, la conduite des projets de modernisation, et les grands projets de lignes nouvelles à conduire en cohérence avec le réseau historique.

A la suite d'un premier rapport de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) dit audit Rivier, publié en 2005, l'Etat et les Régions ont, dans le cadre des CPER, lancé un programme de remise à niveau du réseau ferré classique. Ce sont surtout les lignes les moins fréquentées et souvent les plus dégradées, dites UIC (Union Internationale des Chemins de fer) 7 à 9, qui ont bénéficié de ce programme.

Un deuxième audit de l'EPFL, remis en octobre 2012, a mis en évidence un vieillissement accéléré du réseau malgré les efforts de régénération déployés depuis 2006, et insisté sur plusieurs points importants :

- le besoin impérieux d'une montée en puissance des budgets consacrés au renouvellement des infrastructures ;
- l'utilité d'une « feuille de route politique » susceptible d'orienter les investissements à moyen et long terme ;
- la nécessité d'associer les industriels afin d'innover et de réduire les coûts de renouvellement et l'impact des travaux sur les trafics ;
- l'importance d'utiliser les principes de la gestion d'actifs industriels (asset management) dans les processus et les outils d'aide à la décision.

Ce deuxième audit a amené le ministère des Transports à demander à RFF, en septembre 2013, d'élaborer un programme de *modernisation* du réseau.

Ambitieux, le GPMR est conforme aux préconisations de la commission Mobilités 21 : donner la priorité à l'amélioration des réseaux existants.

Le GPMR n'est pas un catalogue de projets. Il doit définir une vision du réseau à terme (horizon 2030), à partir des besoins des clients, en mettant en œuvre une politique industrielle de modernisation du réseau, en concertation avec toutes les parties prenantes .

La méthode consiste, à partir d'une page blanche, à revoir les méthodes d'exploitation pour tirer le meilleur parti des nouvelles technologies, par exemple la signalisation ERTMS (pour 3 milliards d'euros, le Danemark a ainsi revu son réseau pour y introduire ERTMS ; les Suisses ont un projet analogue pour l'axe Lausanne-Simplon).

Tous les paramètres sont pris en compte par SNCF Réseau dans une approche systémique : prévisions de trafic, consistance de l'offre, évolution du matériel roulant, capacité du réseau, gestion des circulations et des travaux, installations de sécurité, voies principales et de services, gares...

En pratique, on aboutit à 25 schémas directeurs d'axes structurants et 20 schémas d'étoiles ferroviaires. Les axes classiques concernent aussi bien les trafics voyageurs que les trafics fret. Certains axes comprennent deux ou plusieurs lignes. Ainsi l'axe Dijon-Nîmes/Marseille comprend la ligne PLM et la ligne de la Bresse au nord de Lyon et, au sud de Lyon, les lignes des rives droite et gauche du Rhône et la ligne Nîmes-Marseille.

Les 25 axes structurants

Ils comprennent 4 LGV radiales :

- Paris-Lyon-Marseille (LN 1,4 et 5)
- Paris-Le Mans/Tours (LN 2)
- Paris-Lille-Calais (LN 3)
- Paris-Baudrecourt (LN 6)

et 21 axes classiques dont :

- 4 prolongements de LGV radiales
Marseille-Nice
Nîmes-Perpignan
Tours-Bordeaux-Hendaye
Le Mans-Rennes/Nantes
- 10 autres axes radiaux classiques
Paris-Clermont
Paris-Limoges-Toulouse
Paris-Rennes-Brest/Quimper
Paris-Le Havre/Caen
Paris-Boulogne-Calais
Paris-Amiens-Lille
Paris-Nancy/Metz-Strasbourg
Paris-Bâle
Paris-Dijon
Dijon-Nîmes/Marseille
Lyon-Ambérieu-Modane
- 7 axes transversaux
Dijon-Tours-Nantes
Nantes-Bordeaux
Bordeaux-Narbonne
Toulouse-Tarbes-Bayonne
Calais-Metz (artère nord-est)
Luxembourg-Dijon
Strasbourg-Bâle/Dijon

Avec pertinence, l'axe Toulouse-Bayonne a été retenu, alors que la commission Duron 2 (FNAUT Infos 235) a recommandé (à tort) la suppression des trains Intercités sur cet itinéraire...

Les 20 étoiles ferroviaires

Les gares parisiennes

Les gares de Bordeaux, Creil, Dijon, Hendaye, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Mulhouse, Nancy, Nantes, Nice, Nîmes, Orléans, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse, Tours.

Le système ferroviaire du Royaume-Uni n'a pas bonne presse en France (FNAUT Infos 232). Pourtant les Britanniques n'ont jamais autant pris le train : 1,65 milliard de trajets en 2014.

La croissance annuelle du trafic voyageurs est, en moyenne, de 4 % par an depuis la privatisation du système en 1996-1997, contre moins de 0,5 % pendant les 15 années précédentes.

Au total, le trafic a augmenté de 75 % (malgré l'absence de TGV) contre 37 % en France et 21 % en Allemagne pendant la même période. Les Britanniques effectuent aujourd'hui autant de voyages en train que les Allemands (25), nettement plus que les Français (18). L'offre a été considérablement développée : on est ainsi passé de 20 à 47 liaisons Londres-Manchester par jour.

Mais le réseau commence à se saturer et la ponctualité des trains se dégrade : en 2014, plus de 5 % des trains ont eu au moins 5 minutes de retard.

Grâce à des tarifs élevés, les compagnies ferroviaires gagnent beaucoup d'argent, mais leurs marges reculent car elles reversent une part importante de leurs gains à l'Etat (source : Les Echos).

La Deutsche Bahn et les CFF aiment le train

Alors que la SNCF développe ses offres routières (autocar et covoiturage), la Deutsche Bahn vient de s'engager dans un vaste programme de reconquête de la clientèle ferroviaire basé sur le développement progressif mais ambitieux de ses services Intercités.

Quant aux CFF suisses, leur patron Andreas Meyer s'est donné un objectif : stabiliser et même baisser les prix des billets de train, seul moyen d'assurer l'avenir du transport ferroviaire qui fait face à une concurrence de plus en plus agressive, notamment des autocars.

Il a reconnu que les tarifs du train ne pouvaient pas grimper continuellement. Il a estimé que répercuter les prix des sillons sur les tarifs des CFF serait une stratégie à court terme qui aurait de fortes incidences sur l'attractivité des transports publics à moyen terme : « lorsque les cars et les voitures sans conducteur seront meilleur marché, le rail se rendra compte qu'il a raté un train ».

Afin d'améliorer leur rentabilité, les CFF doivent aussi améliorer leurs performances. Seulement 30 % de la capacité du réseau est utilisée en moyenne.

Enfin les horaires de travail des entreprises doivent être assouplis afin que la période des déplacements pendulaires (domicile-travail ou études) soient plus étalée et donc moins chargée. Une telle mesure permettrait d'économiser 140 millions de francs suisses par an.

Espagne : le choix audacieux de la RENFE

En 25 ans, l'Espagne a construit un réseau de lignes à grande vitesse très dense, mais l'AVE (le TGV espagnol) a rencontré un succès mitigé : début 2013, le taux d'occupation des rames n'était que de 60% en moyenne (68 % sur l'axe Madrid-Barcelone), ce qui n'était pas si médiocre compte tenu de la faible densité de la population et d'une crise économique sévère.

La RENFE (la SNCF espagnole) a donc lancé une nouvelle politique commerciale le 8 février 2013, basée sur une baisse générale des tarifs de 11 % en moyenne, complétée par diverses réductions et mesures promotionnelles (cartes jeunes, Renfe Spain Pass).

Fin 2013, le succès est spectaculaire : le trafic de l'AVE et des autres trains de grandes lignes a augmenté d'environ 20 % ; le taux moyen d'occupation des trains est passé à 75 % ; la recette globale de la RENFE est en hausse de 4,5 % ; le trafic aérien a diminué de 16 %.

Selon Julio Gómez-Pomar, le patron de la RENFE, sans cette nouvelle tarification, le trafic AVE aurait chuté de 2,6 % et les recettes de 5 %.

Le succès s'est poursuivi en 2014 : le trafic est passé de 22,3 millions de voyageurs en 2012 à 25,6 en 2013 (+ 15 %) et 29,7 en 2014 (+ 16%).

Autre conséquence, bénéfique pour l'environnement : l'AVE l'emporte sur l'avion dans l'ensemble des déplacements. Entre février et novembre 2013, 438 000 voyageurs ont abandonné l'avion pour l'AVE, selon l'AENA, le regroupement des aéroports espagnols.

C'est la première fois que l'AVE l'a emporté sur l'avion : en janvier 2014 il a transporté 1,9 million de voyageurs contre 1,8 million pour l'avion, en retrait de 7,3 %. L'AVE a pris le dessus en particulier sur le pont aérien Barcelone-Madrid.

Ana Pastor, ministre des Transports, et les responsables de la RENFE ont maintenant un objectif de 50 millions de clients pour l'AVE en 2018 (contre 120 millions de voyageurs transportés annuellement à grande vitesse en France et 160 millions en Allemagne).

Ce gain de clientèle devrait permettre à la RENFE d'équilibrer ses comptes malgré la hausse des péages perçus par ADIF, le gestionnaire du réseau ferré. En effet, si en 2014 les recettes de la RENFE se sont accrues de 6,1 %, les péages ont augmenté de 21,8 % après des hausses de 58 % en 2012 et de 16 % en 2013 (le niveau des péages ne permet pas encore à ADIF, fortement endetté, d'équilibrer ses comptes).

Résumé d'un article de Michel Garicoïx paru dans Ville, Rail et Transports

La stratégie de SNCF Mobilités

La FNAUT conteste la stratégie de la SNCF principalement sur deux points.

1. La diversification de l'entreprise

La SNCF veut aujourd'hui devenir « un grand groupe multinational et intermodal », continuer à se développer à l'étranger (par sa filiale Keolis) et s'implanter dans tous les modes de transport (sauf l'aérien) - autocar, covoiturage, voiture de location, vélo - comme elle l'a fait de longue date dans le secteur du fret en rachetant Geodis.

Cette stratégie est légitime mais amène la SNCF à délaisser, en France, ses activités ferroviaires peu rentables ou déficitaires (Intercités, trains de nuit, auto-train, wagon isolé) et à s'en débarrasser peu à peu au détriment des voyageurs et des chargeurs. Cette politique n'est pas compatible avec le maintien du service public, la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et l'intérêt national, en particulier parce qu'elle oublie les territoires fragiles et renforce la dépendance pétrolière de notre pays.

La SNCF doit s'attaquer aux causes de ses surcoûts et non à ses effets.

La FNAUT souhaite donc que l'Etat impose à la SNCF un recentrage de ses activités sur le « ferroviaire national » : il en est l'autorité de tutelle, et se dit même « stratège », il en a donc le pouvoir sinon la volonté politique...

2. La tarification du train

Confrontée à la triple concurrence des avions à bas coût, des autocars (y compris les siens...) et du covoiturage, la SNCF réagit en multipliant les initiatives tarifaires : « petits prix », promotions commerciales, TGV et Intercités à bas coût (Ouigo, iDTGV, iDTGVmax, TGVpop « le train qui part grâce à vos potes », Intercités 100 % éco,...).

Les usagers ne peuvent qu'être favorables à une politique de bas coût. Mais, si cette démarche permet à la SNCF de retenir en partie la frange la plus volatile de sa clientèle, elle présente trois effets pervers : ne concernant pas tous les territoires, elle est source de discriminations ; cette accumulation d'initiatives rend l'offre ferroviaire de plus en plus illisible pour le voyageur ; enfin elle entraîne une perte de recettes qui l'oblige à maintenir des tarifs élevés sur les TGV « ordinaires ».

Compte tenu de la sensibilité croissante du voyageur au prix du billet, la SNCF devrait s'inspirer de l'expérience espagnole décrite ci-contre : une baisse générale des tarifs ne s'adresserait pas à des clientèles particulières mais concernerait l'ensemble des voyageurs. Elle constituerait un message fort susceptible de corriger l'image de plus en plus répandue du « train trop cher ».

LGV Montpellier-Perpignan : un projet à réviser

A l'occasion du 8e sommet franco-espagnol des agglomérations du couloir méditerranéen pour la grande vitesse, qui s'est réuni à Montpellier le 13 octobre 2015, la FNAUT a rappelé sa position sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Un axe ferroviaire fret et voyageur continu et performant entre le sud de l'Espagne et le Nord de l'Europe est indispensable pour obtenir un transfert massif de trafic routier (voitures et camions) et aérien sur le rail (FNAUT Infos 177 et 231).

Le projet actuel de l'Etat

Le projet validé par les cofinanceurs – les collectivités participantes au 8^{ème} sommet – est conforme à la décision du ministre Frédéric Cuvillier datée du 15 décembre 2013, mais il est incohérent. Il comprend en effet :

- une ligne mixte fret et voyageurs à grande vitesse Montpellier-Béziers, d'un coût annoncé de 1,4 milliard d'euros, prévue pour plus d'une centaine de circulations (un tiers de TGV, deux tiers de trains de fret) ;

- une LGV Béziers-Perpignan, d'un coût estimé à 4,1 milliards d'euros pour un trafic prévu de seulement une trentaine de circulations de TGV ;

- enfin 4 gares nouvelles TGV à Nîmes, Montpellier, Béziers-Est et Narbonne-Ouest, soit une tous les 50 km, pour un coût de 465 millions d'euros (au moins dans une première phase, l'agglomération de Perpignan sera desservie par sa gare centrale).

Le projet présente un défaut majeur : la non-mixité de la section Béziers-Perpignan laisse subsister un goulet d'étranglement sur la ligne existante, et bloque la forte progression potentielle du trafic fret transfrontalier que les études de trafic ont fait ressortir, et la croissance du trafic TER (les lignes nouvelles Nîmes-Montpellier et Perpignan-Espagne sont mixtes).

Le projet présenté par la FNAUT

La FNAUT propose un projet alternatif, basé sur une mixité de bout en bout de la ligne nouvelle, permettant seule de quintupler le trafic transfrontalier de fret ferroviaire, et d'étoffer le trafic TER sur la ligne existante, et par suite de maximiser le report de trafic de l'autoroute A9 sur le rail.

Ce choix implique une vitesse du TGV limitée à 250 km/h au lieu de 320 km/h mais la durée du trajet de bout en bout n'est allongée que de 10 minutes.

La suppression des 4 gares nouvelles TGV, au profit d'une desserte plus rationnelle des agglomérations par leurs gares centrales, permettrait de financer le surcoût de la mixité de la section Béziers-Perpignan.

La politique antiferroviaire du gouvernement

Les signataires de la pétition de la FNAUT mettent explicitement en cause la politique clairement antiferroviaire du gouvernement : non seulement celui-ci ne joue pas son rôle de tutelle et de stratège, mais beaucoup de ses décisions pénalisent le rail.

Un immobilisme inquiétant

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire prévoit l'élaboration, puis l'adoption par le Parlement, d'un schéma des services ferroviaires. Mais le gouvernement ne l'applique pas. Le schéma aurait dû être adopté avant le volet autocar de la loi Macron.

Le problème de la dette ferroviaire n'a pas été réglé : cette dette s'alourdit de près de 2 milliards d'euros par an.

Le gouvernement laisse la SNCF mettre en œuvre une stratégie d'élagage des activités non rentables qui ne correspond pas à l'intérêt national. De plus, l'offre Ouibus nécessite des investissements, et c'est le voyageur ferroviaire qui la finance indirectement...

Bien que l'Etat soit devenu autorité organisatrice des trains Intercités, la SNCF a imposé une réduction de l'offre. Nombre de propositions du rapport Duron sur les trains Intercités rejoignent les attentes de la FNAUT, des décisions sont urgentes après une indispensable période de concertation.

Par crainte des syndicats de cheminots (la position de la direction est très ambiguë), le gouvernement refuse obstinément de mettre la SNCF en concurrence avec d'autres exploitants alors qu'il en a déjà la possibilité juridique.

Ce refus est grave : les régions vont-elles pouvoir continuer à financer les TER malgré la dérive rapide des coûts d'exploitation de la SNCF ? Ne vont-elles pas procéder massivement à des transferts sur route au lieu de développer l'offre ferroviaire comme le souhaitent les usagers ? La SNCF sera-t-elle prête à affronter la concurrence ? En 2020, les services commerciaux, en particulier à grande vitesse, seront alors libéralisés comme déjà en Grande-Bretagne et en Italie, et bientôt en Espagne. Et en 2026, les services TER et Intercités pourront alors être attribués dans le cadre d'appels d'offres.

Il n'est pas exclu que la SNCF connaisse un jour les difficultés déjà rencontrées par la SNCM ou Air France.

Un financement déficient

La participation de l'Etat, actionnaire unique de la SNCF, au financement des infrastructures ferroviaires est handicapée notamment par sa contribution (3 milliards par an) au régime spécial des retraites des cheminots. Il en résulte :

- un niveau trop élevé des péages ferroviaires et par suite des tarifs, ce qui pénalise les voyageurs et dégrade la fréquentation du train ; le modèle économique du TGV est mis en péril ;

- un manque de moyens financiers de SNCF Réseau pour remettre à niveau et moderniser le réseau classique (il manque 1,5 milliard d'euros par an) ;

- la poursuite du vieillissement du réseau, des ralentissements de trains, des fermetures de lignes.

Le gouvernement réduit de 400 millions d'euros le budget 2016 de l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transport, déjà fragilisée par l'abandon de l'écotaxe et les pénalités à payer à la société Ecomouv.

Pour la FNAUT, l'Etat doit financer l'infrastructure ferroviaire (comme les routes), le voyageur l'exploitation. La fiscalité écologique pourrait lui en fournir les moyens, mais le gouvernement ne veut pas « amputer le pouvoir d'achat des Français », quitte à laisser régresser le service public de transport.

La concurrence encouragée

Le gouvernement ne corrige pas les conditions de concurrence, très inéquitables, entre le rail et ses concurrents : avion, covoiturage, camion et - nouveau venu - l'autocar.

Il n'a pas agi, hors quelques commandes de matériel, pour remettre les trains Intercités à niveau. Et, aujourd'hui, il se félicite du succès des cars Macron (« à nous de vous faire aimer le car ») mais ne dit pas un mot sur l'impact prévisible de ce succès sur les services ferroviaires : or il faut s'attendre à un « tsunami légal », selon le sénateur LR Louis Nègre.

Le kérosène n'est toujours pas taxé. Le covoiturage longue distance se développe sans que les revenus qu'il apporte aux conducteurs soient fiscalisés.

Plus de 3 milliards d'euros vont être investis pour renforcer la capacité du réseau autoroutier. Malgré le retard considérable d'équipement du rail, l'Etat a donné la priorité à la route dans les Contrats de plan Etat-Régions et a poussé les Régions à faire de même (FNAUT infos 240).

Enfin le gouvernement maintient la détaxe du gazole dont bénéficie le transport routier de marchandises (TRM). Il refuse l'introduction d'écotaxes régionales. Il ne fait rien pour lutter contre la surcapacité du TRM, la généralisation de la sous-traitance et la fraude qui assure sa survie en renforçant sa compétitivité face au rail et à la voie d'eau. Il abandonne le projet d'autoroute ferroviaire atlantique et laisse se dégrader le réseau ferré capillaire pourtant indispensable aux industriels : 1 500 km de lignes sont menacées de disparition..

Gare de Vandières : la FNAUT poursuit son action

Malgré la pression exercée par la FNAUT (FNAUT Infos 238), Jean-Pierre Masseret s'est entêté : après avoir tenté de se faire passer pour un grand démocrate en organisant une consultation publique (un médiocre coup politicien qui a échoué lamentablement), il a refusé avec une obstination incompréhensible de soumettre le projet de gare TGV-TER de Vandières au vote du Conseil régional de Lorraine, y compris lors de la dernière réunion plénière de cette assemblée qui s'est tenue le 5 novembre 2015, et renvoyé la décision à son successeur. Interpellé par la FNAUT, il a même refusé de publier les résultats des études qu'il avait commandées (on se demande bien pourquoi) à plusieurs commissions du Conseil régional : la démocratie a été vite oubliée... (voir page 7)

Il a été encouragé dans ce comportement stupide par l'attitude des « troupes socialistes (NDLR : et communistes) silencieuses, résignées ou obéissantes au choix du chef » selon l'Est Républicain. Des troupes minables qui, peu auparavant, se disaient très favorables à la gare de Vandières (comme M. Masseret lui-même...) mais n'ont pas eu le courage de taper du poing sur la table. Seuls les élus EELV lorrains ont soutenu avec détermination la démarche de la FNAUT ; selon leur

leader Guy Harau, « il était de notre devoir d'élus de décider avant la fin de notre mandat ». Rappelons que tous les obstacles techniques, administratifs et financiers avaient été levés : les travaux pouvaient démarrer.

Le contexte a changé aujourd'hui : la Région Lorraine a disparu, intégrée dans la grande région Alsace - Lorraine - Champagne-Ardenne ; M. Masseret (qui avait osé promettre de construire la gare s'il était réélu !!!) a été sèchement remercié par les électeurs ; et le Conseil régional est présidé dorénavant par Philippe Richert (LR), ancien président du Conseil régional d'Alsace. La FNAUT a immédiatement pris contact avec ce dernier car le temps presse : en effet, la DUP de la gare de Vandières n'est valable que jusqu'au 8 mai 2016.

Dans cette triste affaire qui a beaucoup mobilisé la FNAUT nationale et, bien sûr, la FNAUT Lorraine, l'irresponsable M. Masseret s'est déconsidéré : à quoi bon rechercher le pouvoir si c'est pour ne pas l'utiliser quand l'occasion se présente de concrétiser un projet d'intérêt général ?

Ce sont les voyageurs qui risquent aujourd'hui de faire les frais de l'attitude de ce président fantoche et des élus inconsistants qui l'ont soutenu et se sont eux aussi déconsidérés.

Toulon sans tramway : un autre élu irresponsable

Le maire de Toulon, Hubert Falco (LR), également président de la communauté d'agglomération, bloque depuis 12 ans un projet de tramway réclamé par nos associations (Toulon Var déplacements et Collectif tramway) et reconnu par les services de l'Etat (étude CERTU-CETE de 2009) comme seule solution techniquement pertinente pour venir à bout des gigantesques embouteillages quotidiens dont souffre toute l'agglomération toulonnaise.

Toulon reste la seule agglomération française de plus de 400 000 habitants à ne pas être équipée d'un métro ou d'un tramway. Les conséquences de ce véritable archaïsme sont graves :

- le réseau toulonnais est l'un des moins utilisés de France (60 voyages par an et par habitant contre 190 à Nantes ou à Strasbourg) ;

- ce réseau est le plus coûteux pour le contribuable (2 euros par voyage, contre 1,05 à Nantes et 1,2 à Strasbourg) ;

- il est saturé, mais on réduit les horaires (le dernier départ de la ligne 1 est à 20h55) et on raccourcit des lignes ;

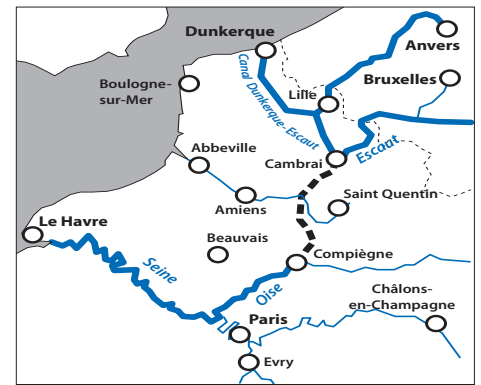
- alors que, dans les agglomérations dynamiques de même taille, environ 19 % des salariés se rendent à leur travail en transport collectif, ce pourcentage n'est que de 8 % à Toulon.

Mais Hubert Falco s'entête à pousser un projet de bus en site propre (BHNS) un peu moins coûteux à l'investissement (400 millions d'euros contre 500) mais d'exploitation plus coûteuse de 10 millions par an : le surcoût initial serait comblé au bout de 10 ans alors que le service rendu serait bien supérieur.

L'étude CERTU-CETE a démontré en effet que, même en se basant sur des prévisions de trafic pessimistes, un BHNS serait saturé dès sa mise en service car la population est dense et concentrée sur l'axe est-ouest qui serait desservi : l'expérience malheureuse du Busway de Nantes (FNAUT Infos 234) devrait servir de leçon.

Nos associations ont réussi à bloquer durablement le projet de BHNS par de multiples actions juridiques qui ont été couronnées de succès (FNAUT Infos 215 et 218). Mais le projet de tramway est toujours bloqué alors que 200 millions ont déjà été versés par les entreprises locales pour le financer, et la situation s'aggrave : embouteillages, pollution de l'air, déclin du commerce central, ... Le maire s'en moque de manière incompréhensible et son immobilisme fait prendre à toute l'agglomération un risque grave pour l'avenir. Il décide seul, en dictateur, et les membres de sa majorité favorables au tramway n'osent pas protester.

Canal Seine-Nord-Europe : grand projet vraiment inutile



La FNAUT a remis un avis défavorable lors de la récente enquête publique concernant le projet « reconfiguré » par Rémi Pauvros, député PS du Nord, afin de réduire (un peu) la dépense : utilisation d'une partie du canal du Nord et suppression de deux écluses (FNAUT Infos 159, 188, 196, 206, 230, 238).

Selon le secrétaire d'Etat aux Transports, « ce canal de 106 km sera un outil majeur pour le développement de la Picardie, du Nord - Pas-de-Calais, de l'Île-de-France et de la Normandie. En connectant le bassin de la Seine au réseau européen à grand gabarit, il permettra d'améliorer l'attractivité des territoires, de développer l'hinterland des ports français, et de participer à la promotion d'un mode respectueux de l'environnement ». Cette langue de bois est très éloignée de la réalité.

Selon HAROPA, organisme qui rassemble les ports du Havre, Rouen et Paris, « le canal permettra de développer le transport fluvial des céréales entre la Picardie et le port de Rouen, premier port européen pour l'export céréalière, et l'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction, en reliant la zone d'extraction du Calais aux centrales à béton franciliennes ». Mais cet avantage justifie-t-il une dépense de 5 milliards d'euros ?

Et HAROPA ajoute : « le canal, qui a pour objet de relier le Bassin parisien et le nord de la France aux grands pôles économiques de l'Europe du Nord, pourrait renforcer la position concurrentielle des ports nord-européens ». Un risque évident qui n'a jamais été évalué sérieusement... En pratique, ce n'est pas l'hinterland du Havre qui sera élargi à l'Europe du Nord, mais celui d'Anvers qui le sera à l'Île-de-France.

Enfin, si le canal devait vraiment absorber un trafic routier massif, verrait-on l'équipe de Xavier Bertrand, candidat LR très favorable à la construction du canal, « essentiel à la croissance économique », proposer la mise à 2 x 2 voies de la RN 2 pour désengorger Lille en doublant l'A1 et faciliter ainsi le transit du fret routier France-Belgique ?

L'heure d'été : une erreur persistante

Depuis de nombreuses années, l'Association française contre l'heure d'été double (ACHED) réclame une réduction des avancements de l'heure légale. L'avance actuelle est d'une heure l'hiver et de deux heures l'été par rapport à l'heure du méridien de Greenwich (qui passe par Saumur et Tarbes). Ce système a de nombreux effets pervers, délibérément ignorés des décideurs politiques : manque de sommeil, consommation de somnifères, fatigue des scolaires et des salariés, accidents supplémentaires de la route et du travail, difficultés dans les transports... (voir FNAUT Infos 143, 215, 221)

Trois rapports sur les changements d'heure ont déjà recommandé l'abandon de l'heure d'été : ceux des députés Ségolène Royal en 1990 et François-Michel Gonnot en 1996, et celui du sénateur Philippe François en 1996.

Mais un nouveau rapport commandé récemment par Ségolène Royal n'a pas été rendu public. Peut-être sous la pression de l'ADEME, la ministre a simplement déclaré que l'abandon de ces changements « entraînerait trop d'inconvénients en Europe, où des pays voudraient les conserver ».

Le 29 octobre 2015, des eurodéputés membres de la Commission des Transports du Parlement européen ont interpellé fortement Violeta Bulc, commissaire aux Transports, en séance plénière. Ils estiment, preuves en main, que les effets de l'heure d'été sur les transports, l'énergie, la santé et la sécurité routière sont défavorables. Ils ont déploré l'arrogance affichée par la Commission européenne, qui désinforme les Etats et refuse de reconnaître que le bilan énergétique de l'heure d'été est devenu négatif depuis l'introduction des lampes à faible consommation.

L'ACHED a demandé récemment à M. Juncker, président de la Commission Européenne, d'expliquer pourquoi un système d'heures saisonnières serait meilleur pour les transports qu'un système d'heures fixes dans tous les pays de l'Union européenne.

L'ACHED va aussi rappeler à la Commission qu'elle n'a pas fait de rapport sur l'heure d'été depuis 2007. Jusqu'en 2000, la Commission produisait régulièrement des rapports qui intégraient ceux des consultants et des textes d'autres sources.

Leonor Gabarain, présidente de l'ACHED, vient de publier chez Edilivre un livre, fruit d'un travail mené depuis 32 ans : « Au musée des erreurs, l'heure d'été - Les victimes d'une légende ».

www.edilivre.com/doc/701440

www.heure-ete.net

Breves

Il n'a toujours rien compris

✕ **Christian Gérondeau**, président de l'Automobile-Club Association : « Il y a bien longtemps que l'on n'investit plus dans les routes de région parisienne, en particulier les autoroutes urbaines, ce qui conduit à des encombrements qui pourraient être évités. En banlieue, les habitants n'ont souvent d'autre choix que d'utiliser leur voiture. Il y a 50 ans, dans le premier schéma directeur de Paul Delouvrier, une quatrième rocade avait été prévue en Île-de-France. Celle-ci n'a jamais vu le jour. Quant à la troisième rocade, la Francilienne, elle n'est toujours pas terminée à l'Ouest ! Il me paraît indispensable de l'achever et d'agrandir certaines autoroutes urbaines. L'A86, au nord de Paris, est une 2 x 2 voies depuis 40 ans, alors qu'il y a toute la place pour l'élargir ! Ces aménagements sont nécessaires aussi dans certaines grandes agglomérations comme Bordeaux » (La Croix, 22-09-15).

Fédération fantoche

Selon le collectif des usagers des transports du Haut Allier, les groupes d'usagers qui, comme lui, défendent le train sont « indépendants, donc non affiliés à la FNAUT, fédération fantoche d'usagers qui siège à la SNCF ». Il est douteux que cette critique fielleuse, venant d'un groupe qui ne connaît pas la FNAUT, fasse progresser la cause des usagers des transports publics...

Le charabia de M. Masseret

Jean-Pierre Masseret avait refusé d'organiser un vote du Conseil régional de Lorraine sur le projet de gare de Vandières (page 6). Il avait cependant « demandé à plusieurs commissions d'examiner les conséquences du résultat de la consultation publique du 1er février sur le désenclavement ferroviaire de la Lorraine ».

La FNAUT lui ayant demandé les conclusions de ces travaux, voici sa réponse datée du 4 novembre, veille de la dernière réunion du Conseil régional.

« Les commissions ont auditionné des experts les 2 et 3 juillet. Au vu des échanges, est apparu nécessaire pour permettre à la future assemblée de se prononcer, de compléter les éléments d'appréciation, en lien avec l'évolution du bassin de vie nancéen et la nécessité d'ancrer au cœur de l'espace interstitiel entre Metz et Nancy, les conditions d'une réponse aux besoins de mobilité efficiente, capable de desservir d'une part le Sillon Lorrain mais aussi d'assurer les connexions avec le reste du pays et de l'Europe, y compris en matière d'attractivité économique. A cette fin, deux études sont encore en cours avant finalisation des travaux des commissions, qui seront rendues publiques en séance le moment venu ».

BIEN DIT

✓ **Claude Pierre dit Barrois**, président de la FNAUT Lorraine : « La technique ferroviaire est intrinsèquement sécuritaire, ce n'est pas le cas de la technique routière. Le terme de « sécurité routière » dont on se gargarise est trompeur, c'est une imposture, un oxymore : la sécurité routière n'est qu'un objectif ».

✓ **Jean Macheras**, FNAUT Paris : « il faut sortir la voiture de nos rues et de nos places publiques, et d'abord la sortir de nos têtes ».

✓ **Christian Rophille**, maire div. droite de Saint-Martin-Bellevue (74), à propos des projets de rocade de Pringy et de mise à 2 x 3 voies de l'autoroute entre Allonzier et Annecy Nord : « il faut tout remettre à plat, on a fait assez de dégâts comme ça, on raisonne comme il y a 20 ans et, pendant ce temps-là, on ferme la gare de Pringy, à 7 minutes d'Annecy, alors qu'il y passe 20 TER par jour sur une voie refaite à neuf ».

✓ **Isabelle Hoellinger**, chef d'entreprise à Sarreguemines (57) : « la gare de Vandières était un dossier essentiel pour attirer les décideurs et pour aider les Lorrains qui viennent de loin. Autant de travaux publics qui auraient pu se réaliser chez nous et qui se sont évaporés. Comment a-t-on pu laisser passer une telle occasion ? »



Oiseau non identifié

En juillet dernier, entre Angers et le Mans, un TGV Nantes-Marseille a heurté un oiseau. La rame est restée à l'arrêt durant 1h30, le temps de vérifier les dégâts occasionnés sur l'avant du train. Moineau ou condor ? La SNCF n'a pas donné de précisions.

Histoire suisse

La police municipale de Schlieren (canton de Zurich) est intervenue pour sauver un veau qui était allongé paisiblement sur une voie ferrée. Un employé des CFF avait lancé l'alerte parce qu'un train avait dû s'arrêter. L'animal a été rendu à son propriétaire soulagé. *Le train est arrivé à l'heure.*

Un décret et un arrêté précisent la loi Macron du 6 août 2015, qui libéralise totalement les services routiers réguliers dits *interurbains* et comprenant des *arrêts successifs espacés d'au moins 100 km* (FNAUT Infos 236).

Les véhicules concernés par la loi doivent disposer, outre celle du conducteur, d'au moins 8 places assises.

La notion de « service interurbain »

Pour être considéré comme interurbain, un service ne doit pas être inclus entièrement dans le périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité (commune, groupement de communes, syndicat mixte de transport, métropole de Lyon). Il ne peut donc pas concurrencer un réseau d'agglomération.

Le seuil des 100 km

Si un service proposé par un autocariste présente des arrêts espacés de 100 km ou moins, il est soumis à régulation. Une autorité organisatrice (AO) (Etat, Région, ou département jusqu'au 1-01-2017) peut le limiter ou l'interdire après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). Le calcul de la distance entre deux arrêts prend en compte l'itinéraire routier le plus court. Le transporteur ne peut donc privilégier un trajet plus long pour qu'il dépasse les 100 km.

LAO peut aussi limiter ou interdire une « liaison similaire à une liaison d'une AO », c'est à dire « dont l'origine et la destination se situent à 5 km au plus, en ligne droite, de l'origine et de la destination de la liaison de l'AO, valeur portée à 10 km si les liaisons sont situées en Ile-de-France ».

LAO peut donc, dans ce cas, limiter ou interdire un service, même s'il ne comporte que des arrêts espacés d'une distance supérieure à 100 km.

La procédure

S'il veut créer un service, un transporteur privé doit le déclarer à l'ARAFER, qui publie cette déclaration.

LAO dispose alors d'un délai de deux mois pour s'opposer à l'ouverture du service. Elle doit alors démontrer que le service envisagé porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique des services publics. L'ARAFER doit rendre un avis selon des critères objectifs définis par elle.

Le transporteur n'est pas autorisé à commercialiser les titres de transport avant la fin du délai de deux mois.

Lorsque l'AO décide de limiter un service après avis conforme de l'ARAFER, elle doit publier sa décision d'interdiction ou de limitation dans un délai d'une semaine à compter de la date de l'avis de l'ARAFER.

Paul-Emile Boutin, service juridique, FNAUT

Le financement des associations de consommateurs

La FNAUT a proposé qu'il soit inséré dans le projet de loi de finances 2016 l'article suivant : «Le montant des sanctions pécuniaires prononcées par l'Autorité de la concurrence sur le fondement de l'article L. 464-2 du code de commerce est reversé, en partie, aux associations agréées de consommateurs. Le calcul du montant correspondant à ce versement est fixé par décret ».

Les associations agréées de consommateurs sont soumises à une obligation d'indépendance en application de l'article L. 412-1 du code de la consommation qui les empêche de recevoir des fonds liés à une activité professionnelle.

Les associations de consommateurs informent et défendent, individuellement ou collectivement, les consommateurs. Elles ont une activité de plus en plus étendue et complexe. Leur expertise est reconnue par les pouvoirs publics et les consommateurs.

Leur présence est requise dans de nombreuses instances, où elles représentent les intérêts des consommateurs face aux professionnels. Elles sont également régulièrement sollicitées à titre consultatif sur des projets de textes officiels et de politiques publiques.

Elles disposent désormais de la capacité d'engager des actions de groupe qui leur confère une responsabilité nouvelle, dont

l'exercice est potentiellement lourd techniquement et très coûteux.

Enfin, elles mènent, de leur propre initiative, des actions politiques, juridiques et économiques. Dans le cadre de ces missions, leur rôle est, notamment, de dénoncer les pratiques anticoncurrentielles.

Cependant les subventions qu'elles reçoivent de l'Etat diminuent d'année en année. De ce fait, elles peinent à maintenir leur capacité de conseil et d'intervention dans un contexte d'émergence de nouveaux services et de foisonnement des offres.

En conséquence, l'amendement proposé par la FNAUT vise à mettre en place un dispositif de financement complémentaire dans le but de compenser la diminution des crédits publics : les associations pourraient bénéficier d'une partie du montant des sanctions pécuniaires prononcées par l'Autorité de la concurrence. En effet les associations de consommateurs s'attachent, notamment, à faire respecter les règles relatives à l'information des consommateurs et à la loyauté des pratiques commerciales vis-à-vis des consommateurs. La part de ce montant des amendes serait fixée par décret.

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT

Activités de la FNAUT

● Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont rencontré Dominique Ritz, sous-directeur des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains à la DGITM, à propos des tarifs SNCF.

● Bruno Gazeau et Marc Debrincat se sont entretenus avec Bernard Cieutat, médiateur de la SNCF.

● Bruno Gazeau a rencontré la députée Marie Le Vern au sujet de la délinquance et de la fraude dans les transports publics. Jean Lenoir a été auditionné au Sénat sur ce sujet, Marc Debrincat et Audrey Péniguel ont défendu le point de vue de la FNAUT auprès des députés.

● Bruno Gazeau est intervenu sur le thème « mobilités et grandes métropoles » lors d'un colloque qui s'est tenu à la Maison de la Chimie, à Paris. Il a été auditionné par le MEDEF sur l'impact de l'économie numérique. Il a rencontré Patrick Ropert, directeur général de Gares et Connexions.

● Jean Lenoir a rencontré Guillaume Karakouzian, chef de la mission Autorité organisatrice des trains Intercités à la DGITM ; le sénateur Louis Nègre à propos de la desserte de la Côte d'Azur par les Intercités ; Patrice Saint-Blancard, Conseiller Services Ferroviaires et Transports Collectifs au Secrétariat d'Etat aux Transports ; Stéphane Lecler, conseiller technique transports du Premier ministre.

● Jean Lenoir et François Jeannin ont rencontré Serge Michel, responsable des horaires 2017 à SNCF Réseau.

● L'étude de Jean Sivardière sur la gratuité des transports dans certaines villes européennes a été publiée dans les Cahiers du GART (Ville, Rail et Transports, octobre 2015).

● Audrey Péniguel et Lisa Laik ont rencontré Khalid El Wardi, secrétaire général du Médiateur Tourisme et Voyage. Marc Debrincat a rencontré Philippe Mettoux, directeur juridique du groupe SNCF.

● Marc Debrincat est intervenu sur les actions de groupe dans un colloque du Centre de Médiation et d'Arbitrage de Paris, et sur la qualité de service au Haut-Comité de l'Agence pour la Qualité de Service dans les Transports.

FNAUT infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°241
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudine, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : <http://www.fnaut.fr>
CCP : 10 752 87 W Paris

La concurrence entre vélo et transport collectif urbain

Frédéric Héran, chercheur à l'université Lille 1, réagit à l'étude de la FNAUT sur la gratuité des transports urbains dans les villes étrangères (FNAUT Infos 230).

En milieu urbain, le vélo est le mode de déplacement le plus directement concurrencé par le transport collectif (TC), il l'est plus que la marche et bien plus que la voiture.

Pour mesurer l'impact de la gratuité, il ne faut pas seulement mesurer le report modal en interrogeant les nouveaux usagers des TC sur leur pratique de déplacement antérieure, mais tenir compte aussi des parts modales initiales. Par exemple, la gratuité des TC ne va pas attirer beaucoup de cyclistes si ceux-ci sont peu nombreux initialement. En revanche, elle va empêcher la pratique du vélo de se développer.

Ainsi, à Strasbourg, dans les années 1970-80, la part modale du vélo a moins baissé qu'ailleurs, parce que les TC étaient particulièrement indigents : à l'époque, la ville n'investissait pas dans son réseau. Après la mise en service du tramway en 1994, la part modale du vélo a baissé, à la grande surprise de la ville, puis a fini par augmenter, mais plus tard, grâce à la réduction du trafic automobile. Aux Pays-Bas, les TC sont peu développés dans les villes moyennes parce qu'ils sont fortement concurrencés par le vélo.

Bref, dans les villes moyennes, les TC gratuits bloquent l'extension de l'usage du vélo (et de la marche), alors même que ce sont des villes à la taille des déplacements à vélo (ou à pied).

Pour les collectivités, faciliter l'usage du vélo est pourtant beaucoup moins coûteux que de développer un réseau maillé de transports publics fréquents (ce qui ne veut pas dire qu'elles doivent renoncer à offrir des TC).

Cet objectif exige cependant une politique de modération de la circulation automobile (et pas la seule construction d'aménagements cyclables), politique qui est par ailleurs favorable aux TC. Pour les habitants de ces villes, la solution du vélo les rend bien plus autonomes et leur apporte même des gains de temps.

La gratuité des TC est donc une manière de ne pas toucher au trafic automobile et de rendre les habitants dépendants d'une technique lourde.

Les tenants de la gratuité des TC ne voient pas que leur discours va à l'encontre de l'intérêt des cyclistes et des piétons. Ivan Illich, qu'ils adulent, ne s'est pas prononcé sur la gratuité, mais, en promoteur du vélo comme mode de déplacement autonome, il aurait pu logiquement s'y opposer.

Généralisation du 30 km/h à Grenoble

Grenoble Alpes Métropole vient d'annoncer l'engagement de 43 maires sur 49 de fixer 30 km/h comme vitesse maximale dans leur commune : un succès pour l'ADTC de Grenoble, qui, avec la FNAUT et Rue de l'Avenir, réclamait depuis longtemps cette mesure (FNAUT Infos 197 et 215).

Cette généralisation des zones 30 a été facilitée par le vote de la loi sur la transition énergétique adoptée le 22 juillet dernier. C'est un changement fondamental : le 30 km/h devient la règle, et le 50 km/h l'exception. Dans la commune de Grenoble, 80 % des voies vont passer à 30 km/h dès le début 2016, contre seulement 25 % aujourd'hui.

Cela va modifier les comportements : quand on roule à 50 km/h, on provoque des accélérations, des décélérations et des chocs beaucoup plus brutaux. Un véhicule atteint rarement les 50 km/h en ville. Ces quelques pointes de vitesse augmentent la consommation, le bruit de fond et la pollution de l'air et ont très peu d'effet sur la vitesse moyenne et les temps de parcours. La vitesse moyenne est ainsi de 18,9 km/h lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h contre 17,3 km/h dans les zones 30, soit une différence de 18 secondes sur un trajet d'un kilomètre.

Le 30 km/h rendra la circulation plus fluide et renforcera la sécurité. Elle rendra plus attractifs les déplacements à vélo et à pied. C'était la première mesure à prendre pour tendre vers une ville apaisée et respirable, il faut maintenant partager plus équitablement l'espace public pour qu'elle soit efficace.

Toutefois, les rues empruntées par les transports en commun devront rester autorisées à 50 km/h, pour ne pas dégrader leur vitesse commerciale, ce qui augmenterait leurs coûts de fonctionnement et réduirait leur attractivité auprès des automobilistes.

Au-delà de la circulation, la métropole grenobloise veut aussi « réinventer l'espace public » par la végétalisation, l'élimination des publicités les plus agressives, la pié-

tonnisation et la création d'aménagements pour les enfants, les personnes âgées et les cyclistes, et de zones de rencontres.

En France, plusieurs arrondissements de Paris sont déjà limités à 30 km/h et la mesure sera étendue d'ici 2020. Des villes moyennes comme Lorient, Fontainebleau, Sceaux ou Nogent-sur-Marne ont déjà fait ce choix. A l'étranger, Milan et Graz ont adopté cette règle avec succès sur leur territoire.

Permis à points

+ 10 points à Eric Piolle, maire écologiste de Grenoble. Il a convaincu 42 maires sur 48 de la métropole d'adopter le 30 km/h en ville (sauf sur les grands axes) pour apaiser les rues.

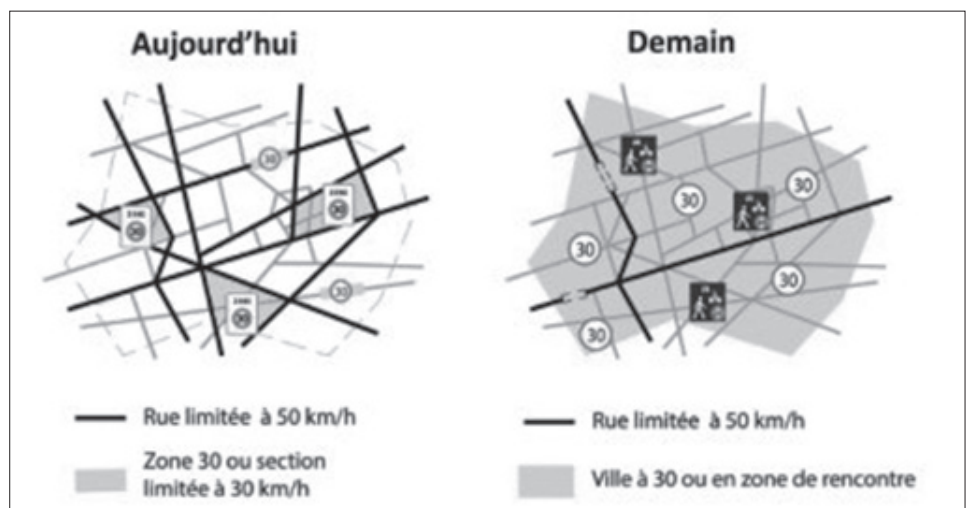
- 10 points à Jean-Claude Peyrin, adjoint UMP au maire de Meylan. Selon cet élu archaïque, « la généralisation du 30 km/h est une fausse bonne idée, une absurdité ; elle ne sera pas respectée car les automobilistes ne la considèrent pas comme légitime ; interdire pour interdire, ce n'est pas utile ».

BIEN DIT

✓ **Yann Mongaburu**, vice-président de Grenoble-Alpes-Métropole et promoteur du 30 km/h en ville : « il faut que chacun puisse être respecté et se sentir en sécurité dans l'espace public ; la marche assure 30 % des déplacements dans l'agglomération grenobloise, mais elle est trop souvent oubliée ; une voiture qui roule à 50 km/h et heurte un piéton provoque un décès une fois sur deux mais, si elle roule à 30 km/h, ce risque est divisé par 9 ».

Il n'a rien compris

✗ **Alain Carignon**, ancien maire UMP de Grenoble : « nous sommes déjà la seule agglomération française où le temps perdu dans les embouteillages augmente, cette nouvelle fuite en avant va accentuer l'asphyxie de l'agglomération grenobloise ».



Déplacements urbains : la FNAUT fait le point

Nous présentons ci-dessous un bref panorama de la situation actuelle, qui ne se veut pas exhaustif (voir aussi FNAUT Infos 223, 226, 229, 233).

Les transports en site propre

De grands projets sont maintenus :

- à Lyon (prolongement de la ligne B du métro, projet T6) ;
- à Bordeaux (tram-train du Médoc, ligne D du tramway, extension de la ligne A vers l'aéroport, BHNS de la gare Saint-Jean à Saint-Aubin) ;
- à Toulouse (3ème ligne de métro, plusieurs BHNS) ;
- à Rennes (2ème ligne de métro) ;
- à Strasbourg (en 2016, extension des lignes A et E ; en 2017, mise en service du premier tram transfrontalier ; en 2018, nouvelle extension de la ligne E) ;
- à Rouen (4ème ligne de BHNS) ;
- à Caen (un vrai tramway sur rail va remplacer le TVR) ;
- au Mans, à Besançon, à Montbéliard (créations de BHNS) ;
- à Nice, Saint-Etienne, Angers (2èmes lignes de tramway) ;
- à Grenoble (la 4ème ligne de tramway vient d'être mise en service, un téléphérique est proposé pour relier Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux en traversant le Drac, l'Isère, une autoroute et une voie ferrée, et en desservant au passage le polygone scientifique).

Mais on observe aussi que des projets intéressants sont abandonnés :

- à Montpellier (abandon du tramway T5 malgré un trafic potentiel de 60 000 voyageurs/jour) ;
- à Nîmes (un projet de tramway transformé en BHNS malgré un trafic potentiel de 40 000 voyageurs/jour) ;
- à Amiens (tramway transformé en BHNS malgré une commande commune prévue avec Caen et une éligibilité au 3ème appel à projets de TCSP) ;
- à Aubagne (tramway limité à une ligne croupion de 2,5 km) ;
- à Avignon (projet de tramway réduit à une ligne au lieu de deux, mais un renforcement du réseau de bus) ;
- à Strasbourg (reports sine die d'extensions du tramway à l'ouest et au nord, et d'un BHNS au sud).

Les points noirs : lacunes et erreurs

Trois agglomérations de plus de 250 000 habitants restent sans tramway : Toulon (450 000 habitants, voir page 6), Aix-en-Provence et Lens.

À Nantes, une erreur historique a été commise : le choix du Busway (un BNHS) au lieu d'un tramway. Sa saturation est un frein à son prolongement. Le C5 est lui aussi saturé.

À Rouen, TEOR, le BHNS à guidage optique, est également sursaturé : alors

qu'il a été dimensionné pour 40 000 voyages par jour, son trafic quotidien dépasse désormais les 60 000 voyages. En centre-ville, sur le tronç commun aux trois lignes TEOR, il devient difficile de trouver une place à bord des bus, en dépit de leur fréquence (un passage toutes les 2 à 3 minutes). Une évolution du système vers le mode tramway serait nécessaire.

À Lyon, la fréquentation des trams-trains de l'Ouest lyonnais est médiocre, en particulier parce que la gare Saint Paul est en cul-de-sac.

Nancy, au contraire de Caen, persiste dans son exploitation coûteuse du TVR.

On voit bien, à travers ce qui précède, le rôle très positif que pourrait jouer le lancement par le gouvernement du 4ème appel à projets de TCSP prévu par le Grenelle de l'environnement.

L'exploitation des réseaux

On note des **améliorations** (hors tarification et applications numériques) :

- à Lyon (extension du périmètre de transport urbain à l'est, automatisation du métro B, priorités de circulation pour le C3 et d'autres lignes de bus) ;
- à Bordeaux (affichage des heures de passage des bus en temps réel) ;
- à Lille (les rames de la ligne 1 du métro passent de 2 à 4 voitures) ;
- à Rouen où, en complément du tramway et du BHNS, les 5 lignes de bus les plus importantes ont bénéficié d'une vaste opération de requalification portant sur l'infrastructure (couloirs bus, priorités, stations), le matériel roulant (bus neufs) et la fréquence (10 minutes d'attente au maximum) ;
- à Dijon (un plan d'ensemble d'amélioration de la mobilité est défini, avec de nouveaux couloirs et des priorités aux carrefours pour les bus, une politique vélo, une gestion rigoureuse du stationnement,...) ;
- à Lorient (création d'un nouveau pôle d'échanges multimodal) ;
- à Dunkerque (refonte du réseau urbain afin de doubler la fréquentation).

Mais il y a aussi des **stagnations** et même des **régressions** :

- à Lyon (diminution de la fréquence de certaines lignes de bus) ;
- à Aix-les-Bains (très forte baisse de l'offre en 2015, - 18 %) ;
- à Belfort et à Dole (recul de l'offre et de la fréquentation) ;
- à Lons-le-Saunier (désormais la seule ville préfecture à ne pas disposer de pôle d'échange multimodal) ;
- à Nancy (baisse drastique en 2015 de la fréquence des bus) ;
- à Reims (baisse de 8 % en 2015).

Les appels d'offres en cours impliquent souvent des réductions de 10 % de l'offre.

La qualité de vie urbaine

On note une reconquête de l'espace public et un apaisement de la ville :

- à Grenoble (la généralisation du 30 km/h a été adoptée par 43 maires de l'agglomération) (voir page 10) ;
- à La Rochelle (l'automobile est progressivement évacuée du centre-ville historique, dont le vieux port) ;
- au Mans (rocade verte de 72 km) ;
- à Libourne (limitation du stationnement sur les quais, création de voies réservées aux piétons et cyclistes) ;
- à Paris (programme « Réinventons nos places », piétonnisation des quais).

Mais la voiture revient :

- à Toulouse (« on n'est plus dans la sacralisation du vélo ») ;
- à Saint-Etienne (révision du PDU au profit des automobilistes) ;
- à Angers (1ère heure de stationnement gratuite, pour « casser l'image d'un centre-ville inaccessible ») ;
- à Amiens (réouverture aux voitures de la rue des Otages, un axe nord-sud en plein centre-ville piétonnier, où ne passaient plus que bus et vélos ; ce sera « la fin du cauchemar ») ;
- à Quimper (selon l'ancien maire, « la ville regarde aujourd'hui l'avenir dans le rétroviseur ») ;
- à Auray, Béthune, Roubaix (des places piétonnes sont transformées en grands parkings) ;
- à Chambéry, la Roche-sur-Yon (stationnement gratuit le samedi) ;
- à Rouen, avec la mise en place de la « zone rouge », un ensemble de places gratuites pour un stationnement d'un quart d'heure, et la suppression de la location de vélos classiques ou électriques (VELO'R) ;
- à Strasbourg, avec le projet, qui se précise, de Grand contournement ouest (GCO) et de renforcement des voiries vers le quartier des affaires.

Nous attendons de voir les bienfaits que ces manoeuvres en marche arrière apporteront à la ville.

Une situation incertaine

En conclusion, les métropoles poursuivent en général, mais au ralenti, leurs efforts d'équipement en transport collectif et s'efforcent d'améliorer leur offre malgré les difficultés financières (voir l'édito de FNAUT Infos 239). Le cas de Paris et de l'Île-de-France sera examiné ultérieurement.

Les agglomérations de taille moyenne, dans lesquelles la voiture conserve une place manifestement excessive (FNAUT Infos 147), souffrent, quant à elles, beaucoup plus des restrictions budgétaires que les grandes mais, le plus souvent, c'est la volonté politique qui y fait défaut.

Jean Macheras et le réseau
Déplacements urbains de la FNAUT

Fuite en avant ou retour en arrière : analyse de deux rapports inquiétants

Fiches horaires

La SNCF a réduit sensiblement son offre au service horaire 2016. Des services Intercités (un aller-retour Toulouse-Cerbère, seul service direct de jour, et 40 % de l'offre Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse) ont disparu (la desserte Nantes-Quimper est abandonnée). Il en est de même de plusieurs TGV intersecteurs, par exemple les allers-retours Genève-Lille et Genève-Marseille (après Genève-Montpellier en 2014).

Mais la SNCF a supprimé aussi, sans la moindre consultation, les fiches horaires TGV sur papier disponibles dans les gares. Cette dégradation de l'information est absolument inadmissible, et absurde car elle ne procurera à la SNCF que des économies dérisoires.

Les documents supprimés, très appréciés des voyageurs, permettaient seuls de connaître le détail des horaires sur une période de 6 mois (jours de circulation, gares desservies...). Le site internet de la SNCF ne fournit en effet que des informations très incomplètes.

La SNCF est ainsi allée à l'encontre de ses obligations fixées par l'Etat. Son Cahier des charges lui impose explicitement de mettre « ... à la disposition des voyageurs, de manière précise et accessible, toutes les informations utiles portant sur les horaires des trains, les tarifs, les conditions générales d'exploitation des services et les prestations complémentaires qu'elle fournit... ».

Par ailleurs, la SNCF accentue la fracture numérique. Elle oublie que 23 % des Français n'ont pas accès à Internet à leur domicile, et que 39% d'entre eux ne possèdent pas de smartphones, selon l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes. Quelle autre entreprise refuserait d'informer le quart de sa clientèle ? Si la SNCF veut vraiment faire preuve de modernité en matière d'information, qu'elle commence par se préoccuper des situations perturbées.

La SNCF contribue également à l'opacité du système ferroviaire, en rendant impossible toute lisibilité des services et toute traçabilité de leur évolution d'une année à l'autre.

La FNAUT a donc demandé au gouvernement qu'il renforce son autorité de contrôle du rail et qu'il exige de la SNCF une amélioration rapide de l'information des voyageurs.

Bruno Gazeau



Photo : Marc Debrincat

Comme le montrent les rapports de la Fondation Jean Jaurès et de la Fondation pour l'Innovation Politique, on voit se développer, à gauche comme à droite, une idéologie inquiétante caractérisée par la volonté de réhabiliter la route et de relancer les investissements routiers ; par l'idée que les transferts de trafics vers le vélo, le transport collectif urbain ou le rail sont illusoire ; par le refus de contraintes physiques ou fiscales sur les trafics routier et aérien ; par la dénonciation des grands projets urbains (métros et tramways) ou ferroviaires (LGV, Lyon-Turin) ; par la promotion des nouvelles technologies (le véhicule électrique) et des pratiques collaboratives (Blablacar, Autolib) en oubliant leurs effets pervers ; par l'ignorance des coûts externes de la route et de l'avion.

La fondation Jean Jaurès est présidée par l'ancien ministre PS Henri Nallet (www.jean-jaures.org). Sa proximité avec le parti au pouvoir nous a incités à analyser sa récente note intitulée « sortir du tout pétrole dans les transports ».

La Fondation pour l'Innovation Politique (www.fondapol.org), « think tank libéral, progressiste, écologique et européen » présidé par Nicolas Bazire, se situe à l'opposé idéologique de la précédente. Elle vient de publier un document intitulé « vive l'automobilisme : la mobilité conviviale, pourquoi il faut défendre la route », signé des universitaires Mathieu Flonneau (FNAUT Infos 226) et Jean-Pierre Orfeuill, président de l'Institut pour la Ville en Mouvement, créé par PSA en 2000.

Ces deux contributions se rejoignent sur de nombreux points...

La note de la fondation Jean Jaurès correspond bien à la philosophie des gouvernements Ayraut et Valls, de la commission

Mobilité 21 sur les grandes infrastructures de transport, du rapport Baupin-Keller sur la mobilité automobile durable (FNAUT Infos 230) et de la loi Royal sur la transition énergétique, inspirée par une fascination obsessionnelle pour les véhicules électriques (FNAUT Infos 239) : miser sans réflexion critique sur le progrès technologique et les fausses bonnes idées à la mode ; ne pas toucher à notre mode de vie ; écarter toute fiscalité écologique « punitive » donc limiter les budgets publics et laisser de côté les grands projets « ruineux » de transport urbain et ferroviaire ; ignorer les solutions de fond - maîtrise volontariste des trafics routier et aérien, transfert modal et densification urbaine.

Quant au texte de la Fondation pour l'Innovation Politique (bien mal nommée car sa publication est d'un archaïsme constant), il n'est qu'un recueil de poncifs trompeurs et de recettes datant des années Pompidou qui ont fait la preuve de leur nocivité ; il préconise clairement un retour en arrière (page 4).

> Cette note instructive, très révélatrice des idées qui inspirent l'actuel gouvernement et ses conseillers, émane d'une « cinquantaine d'experts engagés aux côtés de François Hollande en 2012 » (dix autres experts ont été audités, mais les associations ont été oubliées).

Elle rappelle que le secteur des transports est le premier responsable des émissions françaises de gaz à effet de serre (GES) : 27 % du total. La part de la route dans ces émissions est de 96 %, dont 58 % pour les voitures, 20 % pour les camions et 18 % pour les véhicules utilitaires. La note rappelle aussi l'objectif d'une division par un « facteur 4 » de nos émissions de GES d'ici 2050 par rapport à 1990, objectif repris dans la loi Royal sur la transition énergétique.

La note ne traite ni du fret routier, ni du transport fluvial et maritime, ni du transport aérien, ce qui en limite évidemment la portée et la cohérence.

Elle est ciblée sur le véhicule individuel et le transport du fret « sur le dernier kilomètre », qui représentent 75 % des émissions de GES du secteur routier (mais, curieusement, elle n'envisage que la distribution urbaine du fret et ne dit pas un mot du rôle possible des opérateurs ferroviaires de proximité pour la collecte du fret agricole ou industriel dans les zones rurales).

Les coûts de santé dus à la pollution de l'air (20 à 30 milliards d'euros par an selon l'ADEME), le poids financier de

nos importations de pétrole (qui a atteint 45 milliards en 2014 malgré la baisse spectaculaire du prix du baril) et la vulnérabilité géopolitique de notre système de transports sont cités brièvement (la France ne produit que 1 % de sa consommation de pétrole ; l'Arabie saoudite, la Russie et le Nigeria assurent, avec le Kazakhstan, les deux-tiers de nos approvisionnements).

Cependant la note ne traite pratiquement pas de la pollution de l'air par les particules fines et les oxydes d'azote, précurseurs de l'ozone, car « les experts auditionnés ont peu abordé ce sujet ».

Le progrès technologique

Comme la loi Royal, la note part du principe qu'une forte réduction des émissions de GES dans les transports viendra d'abord des progrès technologiques, qui sont examinés de manière détaillée : voitures thermiques consommant 2l/100km (mais ces voitures très allégées ne se vendraient pas, affirme la note, alors que le public réclame pourtant du « low cost » dans tous les domaines), gaz naturel, biocarburants de seconde génération, motorisation hybride et surtout électrification intégrale de tous les véhicules (voiture, bus, autocar, camion, vélo). « Le véhicule 100 % électrique pourrait être le véhicule de demain, encore faut-il que des progrès significatifs soient réalisés dans le domaine des batteries ».

Ni le tramway, ni le trolleybus, qui donne pourtant satisfaction à Lyon et Limoges, ne sont cités. Des voies réservées aux véhicules en covoiturage ou autopartage sont préconisées, mais la note ne parle pas des bus, trop souvent bloqués dans les embouteillages, ce qui en augmente les coûts d'exploitation et décourage les usagers.

Certes la technologie, en particulier celle des batteries, n'est pas figée et sa contribution à la réduction des émissions de GES peut être déterminante. Mais les limites techniques, écologiques et économiques actuelles de la voiture électrique sont totalement ignorées (voir aussi FNAUT Infos 198) : selon l'ADEME, dans son rapport de 2013, le cycle de vie d'un véhicule électrique est aussi émetteur de GES que celui d'un véhicule thermique.

Quant au bus électrique (qui doit disposer d'une autonomie de 250 km au moins), son utilité est plus que douteuse : en France, le transport public urbain consomme seulement 2% de l'énergie utilisée par le secteur du transport, ce qui invalide l'obsession démagogique des élus qui dénoncent « ces bus qui polluent ». Or le bus électrique coûte deux fois plus cher (500 000 euros) qu'un bus diesel Euro 6. Si la RATP électrifie 80 % de son parc (4 500 bus) d'ici 2025, ce sera inévitablement au détriment d'investissements ou d'un renforcement de son offre qui lui auraient permis d'attirer de nouveaux automobilistes : le bilan écologique serait-il positif ? La fondation ne s'est pas posé la question...

Le numérique

L'irruption du numérique dans l'organisation des transports fait l'objet d'un développement intéressant. Elle peut, selon la note, induire une forte réduction de la consommation de carburants en facilitant la pratique de l'écoconduite, du covoiturage et de l'autopartage, ainsi que l'émergence de la voiture autonome et le développement du télétravail et du e-commerce.

Or, à l'exception de l'écoconduite (conduite apaisée qui permet d'économiser aisément 15 % de la consommation de carburant et d'améliorer la sécurité routière), ces nouvelles techniques ou pratiques présentent toutes des limites : l'objectif retenu pour le remplissage des voitures est bien optimiste, 2 passagers par voiture au lieu de 1,2 aujourd'hui ; le télétravail ne peut concerner qu'une partie des « cols blancs ». Mais, plus fondamentalement, ce sont leurs effets pervers que la fondation a oublié d'examiner.

- La note vante Blablacar, selon qui le covoiturage longue distance fait économiser 500 000 tonnes de carburant par an car le taux de remplissage des voitures passe de 1,2 à 2,8 occupants en moyenne.

Mais sans Blablacar, bien des passagers auraient pris le train ... Et ce type de covoiturage, encouragé par la non-fiscalisation des revenus du conducteur, est devenu un concurrent redoutable du train et affaiblit financièrement le système ferroviaire : la SNCF estime perdre un million de voyageurs par an, et tous les usagers du train en subissent les conséquences (FNAUT Infos 229). On s'étonne aussi que la fondation socialiste assimile covoiturage et service public.

- La fondation assimile l'autopartage à Autolib et ne voit pas que cette formule, bien loin de favoriser l'usage du vélo ou du transport collectif comme l'autopartage traditionnel (qui n'est même pas cité alors qu'il induit une démotorisation des citadins), incite au contraire à utiliser davantage la voiture (FNAUT Infos 219, 223, 226, 233).

- La voiture à conduite automatique, à supposer qu'elle se répande, se déplacera certes selon les principes de l'écoconduite, économe en énergie, mais sera aussi encombrante qu'une voiture à conduite manuelle, électrique ou non, donc tout aussi inadaptée au milieu urbain. Comme

Autolib, elle concurrencera le vélo et le transport public.

- Quant à l'e-commerce, il peut réduire les déplacements individuels vers les grands centres commerciaux quand les points relais sont moins éloignés. Cependant il entraîne le plus souvent une multiplication des livraisons à domicile par des camions mal remplis mais qui, ne nous inquiétons pas, seront tous de petits véhicules « zéro émissions »...

- Le paragraphe concernant l'écoconduite est intéressant, mais la fondation semble conditionner sa pratique à l'émergence de nouvelles techniques numériques, alors qu'une campagne nationale de promotion, préconisée de longue date par la FNAUT sur le modèle des campagnes de sécurité routière, permettrait de la faire progresser dès aujourd'hui chez les automobilistes.

Le défaut de la note est de ne pas avoir cherché à préciser le créneau de pertinence de chaque innovation (sur la voiture autonome, on lira avec intérêt le point de vue d'Alain Caraco : <http://alain.caraco.free.fr/blog/index.php?post/2015/12/03/convergence>).

Le transport du fret

La fondation Jean Jaurès estime que « la robotisation de la conduite des camions peut révolutionner le transport routier et constitue une piste plus prometteuse que l'invocation du transfert modal vers le rail, dont l'expérience montre la vanité ». En clair, le rail, c'est le passé ; le transfert du fret routier vers le rail est « une vieille lune qui n'a jamais marché » (la note critique même la loi Royal, pourtant bien discrète sur ce thème, pour sa « naïveté » !) ; l'avenir, c'est le camion électrique à conduite automatique.

Il fallait bien 50 experts pour en arriver à ce défaitisme ferroviaire affligeant, à cette démission incompréhensible qui fait l'impasse sur les dangers, les nuisances insupportables et la surconsommation d'énergie du transport routier par rapport au rail.

Certes la part modale du fret ferroviaire est passée, en France, de 17 % en 2000 à moins de 10 % aujourd'hui, mais on a autorisé la circulation des 44 tonnes, abandonné l'écotaxe, renforcé les performances du réseau routier et négligé de maîtriser la fraude (temps de conduite, charges, vitesses) qui s'est généralisée dans le transport routier et assure sa compétitivité face au rail et au transport fluvial (FNAUT Infos 225).

Et, pendant cette période, la SNCF s'est désintéressée du fret, elle a liquidé le trafic de wagon isolé, et de nombreuses lignes capillaires ont disparu.

La fondation n'explique pas pourquoi (investissement, fiscalité) le fret ferroviaire se développe en Allemagne, en Suisse, en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas, en Suède,...

Selon la fondation, les chargeurs préfèrent la simplicité du porte-à-porte que permet le camion à l'obligation des passages par des plateformes intermodales « qui compliquent les opérations et augmentent les temps, les aléas et les coûts » : si c'était vrai, les deux autoroutes ferroviaires existantes Aiton-Orbassano et Perpignan-Luxembourg (FNAUT Infos 238) n'auraient pas de clients, et on ne viendrait pas d'en lancer une troisième entre Calais et Perpignan.

Signalons au passage qu'une alternative au camion électrique est l'auto-route électrique, qui consiste à équiper les autoroutes de systèmes de distribution d'électricité (par caténaires ou induction par la route) et de monter sur les camions des moteurs électriques en plus des moteurs thermiques existants. Mais ce concept, étudié par Siemens et mis en avant par certains opposants au projet Lyon-Turin, fait perdre l'avantage sécuritaire du guidage et l'atout énergétique du contact acier-acier qui caractérisent le train.

La fiscalité écologique

La fondation Jean Jaurès ne propose pas d'introduire une véritable fiscalité écologique dans le secteur des transports : peu importe les coûts externes à la charge de la collectivité...

Elle remarque certes que « la composante carbone de la TICPE peut jouer un rôle non négligeable en donnant un signal prix aux constructeurs automobiles » et que « son augmentation en période de baisse importante du prix du pétrole permettrait de limiter le surcroît de trafic ».

Elle ajoute cependant que les émissions de GES n'ont baissé que de 4 % entre 2002 et 2007, une période de croissance économique, malgré une hausse spectaculaire du prix des carburants : « + 50 % pour l'essence et + 100 % pour le gazole ». Elle en déduit que le signal prix influence finalement assez peu les comportements des automobilistes et des entreprises.

La démonstration des soi-disant « experts » est grossièrement erronée. Non seulement ils citent des chiffres faux : selon la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (ministère de l'Écologie), la hausse du prix à la pompe (donc exprimée en euros courants) n'a été que de 26 % pour l'essence et 42 % pour le gazole. Mais ils oublient de tenir compte de l'inflation (+ 10 % pendant la période considérée) et de l'élévation du salaire minimum (+ 23 %). Si on est rigoureux, on voit que le prix réel du gazole (le prix rapporté au pouvoir d'achat du salarié modeste) n'a augmenté que de 9 % et que celui de l'essence a même baissé de 7 %...

Les grands projets ferroviaires

Constatant que les capacités de financement public sont limitées et n'imaginant pas que la fiscalité écologique puisse les renforcer et infléchir les comportements, la fondation estime logiquement que les grands investissements ferroviaires (Grand Paris Express, LGV) ne peuvent être rentabilisés, et qu'il faut donc privilégier l'optimisation des réseaux existants.

Elle se contente alors de préconisations techniques, évidemment pertinentes, telles que la généralisation du pilotage automatique des métros et RER : les LGV ne sont plus rentables, mieux vaut développer le covoiturage et l'autocar. Le transfert modal n'est pas l'objectif recherché !

La fondation recommande aussi une hausse des tarifs urbains, vantant la Grande-Bretagne où les usagers couvrent 70 % des frais d'exploitation contre 30 % seulement en France. Aucune allusion aux usagers modestes qui seraient pénalisés en l'absence de tarification solidaire...

La mobilité raisonnée

La fondation souhaite une « mobilité raisonnée », mais ne formule aucune proposition pour enrayer l'étalement urbain : l'éparpillement de l'habitat et des activités pourrait même, au contraire, être conforté par le développement du télétravail, du travail indépendant, de l'e-commerce (« la ville à domicile »), du covoiturage et de la voiture à conduite automatique.

La nécessité de densifier la ville disparaît puisque, au contraire, « le concept de ville s'élargit à de vastes espaces où le résident en rural partage l'espace urbain dans sa relation avec son employeur, ses clients et ses prestataires ». Il faudrait donc optimiser les mobilités à cette échelle élargie, ce qui signifie en pratique accepter un mouvement brownien sur l'ensemble du bassin de vie et la fin de la « ville rhénane » et du contraste ville-campagne.

Réduire les vitesses

De manière inattendue mais pertinente, alors que la note est centrée sur les évolutions technologiques, elle se conclut par une proposition de réduction des vitesses automobiles (30 km/h en ville, 80 sur routes nationales et départementales et même 110 sur autoroutes) : « cette réduction aura plus d'effet sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ que tous les progrès technologiques évoqués plus haut ». La note va même jusqu'à regretter « le manque de courage politique » de la loi Royal sur ce point.

Des idées à la mode

La note de la fondation Jean Jaurès attire à juste titre l'attention sur l'importance des évolutions technologiques et de la numérisation de l'économie, dont il est difficile de prévoir le rythme et l'impact, en particulier sur la mobilité dans les zones à faible densité de population. Mais son approche est purement technique, il n'en ressort aucune vision mobilisatrice, sociale ou écologique.

A part la réduction des vitesses routières, la note constitue surtout un recueil, dénué de rigueur et d'esprit critique, de fausses bonnes idées à la mode, soi-disant modernes.

Elle entretient le mythe du véhicule propre, exprime une confiance béate dans le progrès technologique sans voir ses effets pervers, et se garde bien d'analyser et de dénoncer les errements de l'actuelle politique des transports, qui manque pourtant singulièrement de clairvoyance et d'ambition. Elle écarte ainsi les choix, forcément impopulaires, qui pourraient à la fois faciliter le financement de grandes infrastructures de transport et susciter des changements massifs de comportements.

« Pourquoi il faut défendre la route »

La contribution de la Fondation pour l'Innovation Politique émane de deux universitaires bien connus pour leur attachement à l'automobile. Un vrai travail universitaire, scientifiquement rigoureux, aurait eu pour titre : « faut-il défendre la route ? »

Une polémique stérile

Une partie de ce pamphlet est une dénonciation brutale des promoteurs des transports collectifs et ferroviaires : « le prêt-à-penser anti-voiture, anti-camion repose sur des fantasmes, des illusions, des croyances, des mythes suicidaires, des confusions, des incantations, des rêves, des contes de fées, un populisme latent, des postures accusatoires, de douces fables immatures ».

« Il faut repenser et réhabiliter la route, support ultra-majoritaire des flux de personnes et de fret, reconnaître son rôle essentiel aujourd'hui et demain, mettre fin à un tabou routier absurde, sortir du dénigrement et de la culpabilisation de l'automobilisme, des postures de principe en faveur des alternatives à la route qui compromettraient l'intérêt général, de l'activisme écologiste moralisant, des débats-écrans qui vivent à l'ostracisme et au dithyrambe ».

Les auteurs dénoncent « la condamnation indifférenciée des usages de l'automobile, une présentation sans nuance de la route comme archaïque ». Or, à part quelques extrémistes qui jouent contre leur camp, ceux qui critiquent la voiture ont toujours admis qu'elle a sa place dans le système de transport, mais pas toute la place...

Le texte est parfois obscur : « le refus d'une essentialisation des usages rebat les cartes du pari multimodal du bouquet des mobilités » ; « concilier idéal et réel est la seule posture réaliste durable susceptible d'assurer la poursuite non fictionnelle des objectifs affichés de la COP 21 ». Mais venons-en au fond.

La route indispensable ?

Citant l'enquête ENTD de 2008, les auteurs affirment que la route est indispensable : « 63 % des 20 % des ménages les plus modestes, qui forment le premier quintile, et 90 % du quintile supérieur, soit en moyenne 81 % des ménages, sont motorisés ; la voiture et la moto assurent 75 % des déplacements domicile-travail (et 75 % des déplacements à plus de 100 km), le transport collectif 13 % seulement ; seuls 17 % des adultes (45 % en Ile-de-France) utilisent un transport collectif au moins une fois par semaine ; le camion assure 90 % de l'approvisionnement des villes ».

Ces chiffres, incontestables, sont trompeurs : ils prouvent tout aussi bien que l'usage hégémonique de la route ne résulte pas d'un choix des ménages et des entreprises, que les alternatives à la route ont été laissées dans un état de sous-développement et que l'étalement urbain n'a pas été maîtrisé.

Un argument massue des auteurs est « la difficulté de mobilité des segments les plus vulnérables de la population » hors des grandes agglomérations. La voiture apporte de la mobilité et « contribue à enrayer les dérives populistes, notamment dans les territoires situés à l'écart des métropoles, où l'automobile est incontournable ».

En réalité, ce qui contribue à ces dérives, c'est la disparition progressive des services publics de proximité, de transport en particulier, qui génèrent un sentiment d'abandon dans les zones périurbaines et rurales. Comme l'a montré récemment le démographe Hervé Le Bras, plus on habite loin d'une gare SNCF, plus on vote FN.

Un transfert modal illusoire ?

Selon les auteurs, le transfert modal, attendu en particulier de la mise en service de tramways ou métros, est « invisible dans les statistiques ». C'est totalement faux : depuis la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains et les investissements en TCSP et en aménagements cyclables, la part modale de la voiture est passée sous la barre des 50 % dans les grandes agglomérations françaises. Quand le transport collectif est bien conçu, comme le TER dans les zones denses, il a du succès.

Les auteurs notent que la croissance annuelle du trafic automobile se ralentit : 12 % dans les années 1960, puis 5 %, 3 % et 2 % dans les décennies suivantes. La hausse n'a été que de 6 % entre 2000 et 2013. Cette stabilisation est structurelle : la population vieillit, la croissance économique est faible. Une explosion du trafic n'est donc plus à craindre.

On reconnaît ici la thèse de Christian Gérondeau, président de l'Automobile Club-Association : le trafic plafonnant, de très gros investissements routiers sont inutiles, juste quelques milliards d'euros ici ou là, et tout ira bien.

En réalité, alors que le trafic a déjà atteint un niveau insupportable, la poursuite des travaux routiers favorise l'étalement urbain et génère un trafic nouveau : plus on en fait et plus il faut en faire.

Enfin, selon les auteurs, « l'invalidation d'un système routier qui a fait ses preuves apparaît désormais comme un luxe refusé par la société civile ». Pourtant, selon une enquête récente de l'UTP, 75 % des Français sont prêts à utiliser davantage le transport collectif pour préserver l'environnement, et 46 % sont même favorables au péage urbain.

Les coûts externes de la route

Selon Mathieu Floneau et Jean-Pierre Orfeuil, les coûts externes de la route sont surestimés et en forte décroissance.

D'entrée de jeu, les auteurs limitent ces effets au bruit, à la pollution de l'air, aux accidents, aux émissions de GES et à la congestion routière. Selon eux, « il y a un consensus général pour considérer que les coupures dues aux grandes infrastructures, l'imperméabilisation des sols bitumés, la pollution des sols et des eaux et la transformation des paysages sont moins importants ». Et les conséquences de l'étalement urbain, de la dépendance pétrolière, de l'asphyxie des transports urbains de surface... ?

En 2011, les coûts externes ont été évalués à 65 milliards d'euros par l'Union Internationale des Chemins de fer (dont 67 % dus aux voitures et motos, 25 % aux camions, 4 % aux bus et cars, 1,5 % au rail, le reste à l'aérien et au fluvial) et à la moitié par le Conseil Général du Développement Durable.

Mais ne nous inquiétons pas, « des progrès ont été réalisés dans la maîtrise des effets externes, de manière beaucoup plus rapide que prévu » (la note a été écrite avant l'affaire Volkswagen...).

Il est exact que les normes relatives aux émissions de polluants chimiques et de CO2 sont devenues de plus en plus sévères et que la qualité de l'air urbain s'est améliorée. Il est évident que la sécurité routière s'est améliorée elle aussi depuis 1972 (17 000 tués), malgré la dégradation récente.

Ces succès, selon les deux universitaires, démontrent qu'il existe donc d'autres moyens de lutter contre les effets externes de la route que de chercher à réduire le volume du trafic, par exemple par une taxation nouvelle.

Ils en déduisent que la transition énergétique n'implique pas une remise en cause du rôle de la route : c'est aussi la thèse de la ministre de l'Ecologie, que l'on retrouve dans la note de la fondation Jean Jaurès et dans les discours des constructeurs automobiles.

Dernier argument de nos universitaires : la très grande majorité des gens étant mobiles, ils sont à la fois pollueurs et pollués ; la notion même de coûts externes est donc discutable, ces coûts étant déjà supportés largement par les automobilistes qui les provoquent. Ces externalités peuvent même avoir un impact « bénéfique » : la création d'une rocade d'agglomération transforme des terrains ruraux en terrains constructibles, ce qui augmente leur valeur ! Quant à la présence dans un même quartier de logements dévalorisés par le bruit du trafic et de logements valorisés par le calme, elle permet d'entretenir une certaine mixité sociale !!!

Suite à l'électrification des lignes Lyon-Grenoble/Chambéry et la mise en service de TGV directs Paris-Grenoble/Chambéry en 1983, évitant une correspondance à Lyon, la fréquentation du train a fortement progressé.

Il en a été de même lorsque des TGV Paris-Marseille ont été prolongés jusqu'à Toulon puis la Côte d'Azur. La SNCF affirmait, en 1983, que « le TGV n'était pas conçu pour de longs trajets sur lignes classiques ». Mais, malgré le gain de temps de 2 heures obtenu entre Paris et Lyon, la stagnation du trafic Paris-Nice à cause de la correspondance imposée à Marseille ou Toulon a obligé la SNCF à revoir sa position.

Lors de la mise en service de la LGV Paris - Le Mans permettant de gagner 1 h sur le parcours Paris-Rennes, la ligne classique Rennes-Brest venait d'être électrifiée alors que Rennes-Quimper ne l'était pas encore. Le trafic Paris-Brest a alors augmenté brutalement de 30 % tandis que le trafic Paris-Quimper n'a augmenté que de 3% malgré une correspondance bien organisée à Rennes (quai à quai, délai de 10 min, correspondance garantie en cas de retard). L'effet du temps gagné par 200 km de LGV (pour un coût de 4 milliards d'euros) a été annulé, aux yeux des voyageurs, par la rupture de charge imposée provisoirement sur Paris-Quimper !

Lors de la mise en service de la LGV Méditerranée, qui a entraîné un gain de temps d'1h30 entre Lyon et Marseille, la limitation à Lyon de l'ancien train Corail direct Strasbourg-Marseille avec correspondance imposée par TGV pour Marseille a bloqué toute augmentation de trafic entre Strasbourg et Marseille, et la SNCF a alors créé un direct Strasbourg-Marseille par TGV.

La SNCF a sans doute perdu de la clientèle quand elle a supprimé le TGV hebdomadaire aller-retour Grenoble-Massy-Nantes, comme elle en avait déjà perdu en supprimant les dessertes Corail directes Grenoble-Nantes.

L'épisode du TGV tracté (TGV Vendée) entre 2000 et 2004 a permis de supprimer la correspondance TGV-TER à Nantes sur le parcours Paris - Les Sables d'Olonne : malgré l'absence de gain de temps, la réaction des voyageurs (surtout des retraités hors saison et des familles avec enfants en bas âge l'été) a été immédiatement très favorable : la fréquentation a augmenté de 50 % (la ligne Nantes - Les Sables a été électrifiée en 2008).

Les TGV Paris-Evian ont été généralisés, il y a deux ans, à tous les week-ends de l'année. Mais, en dehors des saisons d'été et d'hiver, il n'existe aucun TGV direct Paris - Saint-Gervais.

L'exploitation des TGV sur lignes classiques et des TGV intersecteurs : une étude de la FNAUT

La FNAUT a réalisé en 2015, pour la DGITM (ministère de l'Ecologie) une analyse, pilotée par Jean Sivadrière, des services TGV sur les lignes classiques et sur les axes intersecteurs. L'étude approfondie sur les TGV diamétraux, déjà effectuée en 2010 par Jean-Marie Tisseuil, alors membre du bureau de la FNAUT, a été exploitée.

Après avoir connu des succès commerciaux remarquables, le TGV est aujourd'hui dans une situation délicate qui menace son modèle économique.

La forte hausse des péages auquel le TGV est soumis, la dérive des coûts d'exploitation de la SNCF, l'évolution du taux de TVA, passé de 5,5 % à 7 % puis 10 %, entraîne une hausse dissuasive des tarifs au moment où le pouvoir d'achat stagne en raison de la crise économique. D'autre part, la concurrence de l'avion low cost, de l'autocar et du covoiturage devient plus agressive.

On observe par suite une érosion sensible de la clientèle et des recettes du TGV, au point que de nombreux services deviennent déficitaires et que la SNCF cherche à les élaguer (selon sa pratique habituelle déjà appliquée aux TER, Intercités, trains de nuit, auto-trains et wagon isolé) au lieu de les valoriser en rénovant son offre. Il s'agit :

- de services radiaux effectués, pour une part importante de leur parcours, sur des lignes classiques ;
- et de liaisons assurées par des TGV intersecteurs.

En pratique, la SNCF veut concentrer l'utilisation du TGV sur les lignes à grande vitesse afin de limiter ses besoins futurs en matériel roulant. Raisonnable en termes d'économies de production à court terme, elle risque ainsi de perdre une part de sa clientèle.

Cette recherche de rentabilité à l'échelle de l'exploitant risque aussi de renforcer les effets pervers du TGV sur l'aménagement du territoire : renforcement du rôle des métropoles, isolement des villes moyennes, déplacements difficiles sur les axes transversaux.

L'interopérabilité du TGV

Au début des années 1970, le TGV a été judicieusement préféré à l'aérotrain pour une raison fondamentale : son interopérabilité, c'est-à-dire sa capacité à circuler aussi bien sur des LGV que sur des lignes classiques, françaises ou étrangères, de même écartement, alors que l'aérotrain avait besoin d'une infrastructure dédiée et non phasable.

Cette interopérabilité a beaucoup contribué au succès du TGV face à l'avion et à la voiture. Le TGV a pu en

effet irriguer directement l'ensemble du territoire au-delà des LGV, desservir les gares urbaines centrales et permettre ainsi des correspondances aisées avec les autres trains et les transports publics de proximité.

Entre 1980 et 2012, la part du territoire accessible en moins de 5 heures depuis Lille est passée de 35 % à 75 % et, depuis Lyon, de 55 % à 80 %, alors que le kilométrage des LGV (1 850 km) n'atteignait pas 10 % de celui du réseau classique. L'interopérabilité explique en partie que la croissance du trafic aérien intérieur a été limitée à 12 % entre 1991 et 2007 alors qu'elle a été de 80 % en Allemagne bien que la géographie de l'Allemagne soit moins favorable à l'avion que celle de la France.

Remarquons que, loin de bloquer tous les investissements sur le réseau classique, comme l'affirment avec légèreté les détracteurs du TGV, l'émergence du TGV a au contraire désaturé des lignes classiques engorgées, et évité ainsi des investissements de capacité très coûteux sur ces lignes ; elle a aussi suscité de nombreuses opérations dont bénéficient aujourd'hui les trains classiques : modernisations de gares, suppressions de passages à niveau et surtout électrifications pour accueillir les parcours terminaux du TGV.

Les TGV sur lignes classiques

Si l'automobiliste peut effectuer tout un voyage sans avoir à sortir de sa voiture, le voyageur ferroviaire est souvent obligé d'effectuer des correspondances. L'interopérabilité du TGV évite au voyageur des correspondances contraignantes : selon la SNCF, une correspondance équivaut à une heure au moins de trajet supplémentaire !

C'est particulièrement vrai des personnes âgées ou à mobilité réduite, des personnes voyageant avec des enfants en bas âge ou des bagages lourds ou encombrants. Outre l'inconfort et la fatigue physique, chaque correspondance est aussi source d'aléas, donc de stress pour les voyageurs : retards et suppressions de trains, grèves locales...

Or, négligeant les leçons de l'expérience (voir encadré), la SNCF envisage de réduire les relations TGV directes à leur parcours sur LGV, en introduisant donc des correspondances avec des TER assurant les parcours amont ou aval. Elle remplirait mieux ses TGV et limiterait ses besoins futurs en matériel roulant tout en laissant à la charge des régions les services TER supplémentaires nécessaires pour desservir les localités situées sur les prolongements classiques des LGV.

Les TGV intersecteurs

Les relations TGV peuvent être classées en trois catégories :

- les relations **radiales** utilisant une LGV radiale (Paris-Marseille) ou successivement une LGV radiale et une ligne classique (Paris-Brest/Quimper) ;

- des relations **province-province** ou **intersecteurs**, ne desservant aucune gare parisienne intra-muros. Parmi ces dernières, on distingue :

- les relations **diamétrales** ou « passe-Paris », reliant deux villes de province en utilisant une ou deux LGV radiales, la LGV d'interconnexion Est ou la grande ceinture Massy-Valenton en Ile-de-France, et éventuellement des lignes classiques terminales, et desservant une ou plusieurs gares d'Ile de France (Lille-Marseille, Lyon-Rennes, Strasbourg-Bordeaux) ;

- les relations **transversales** ou « passe-Ile-de-France », utilisant soit deux LGV distinctes dont une section radiale (Strasbourg-Marseille), soit une seule (Metz-Marseille, Toulouse-Dijon), et une ou plusieurs lignes classiques.

La LGV Rhin-Rhône a une fonction mixte, étant utilisée à la fois par des TGV radiaux et transversaux.

Une clientèle spécifique

L'offre diamétrale joue un double rôle : elle remédie aux difficultés de correspondance entre les gares parisiennes et dessert l'Ile-de-France. Les TGV diamétraux ne seraient pas rentabilisés par la seule clientèle province-province, mais 40 % de leur clientèle est composée de voyageurs montant ou descendant en Ile-de-France, surtout à Roissy. L'offre transversale (Metz-Marseille) évite un détour coûteux par Paris.

Les trajets professionnels province-province étant peu nombreux et l'avion restant concurrentiel par rapport au TGV pour les trajets de bout en bout, la clientèle des TGV intersecteurs est nettement plus familiale, moins préoccupée de vitesse que de confort, donc plus sensible que celle des TGV radiaux à l'absence de ruptures de charge, à la desserte des villes moyennes et aux possibilités de cabotage.

Alors que les premiers TGV intersecteurs ont eu du succès dès leur lancement à la fin des années 1980, la SNCF estime que leur rentabilité est devenue insuffisante en dehors de l'axe principal Lille-Lyon-Marseille et, depuis 2009, cherche à réduire son offre.

Les relations diamétrales et transversales répondent à des besoins importants des voyageurs et de l'aménagement du territoire. Elles sont fragiles économiquement mais doivent être préservées et développées car leur avenir sera conforté dès 2016-17 par la modernisation de la

ligne Massy-Valenton et l'extension du réseau des LGV existantes vers Bordeaux, Rennes, Strasbourg et Montpellier (cette extension bénéficiera aussi aux circulations TGV sur lignes classiques terminales).

De plus, la clientèle des TGV diamétraux pourra se développer à l'avenir avec la croissance démographique de la grande couronne parisienne.

Les propositions de la FNAUT

Ces propositions sont basées sur une remarquable étude réalisée en 2010 par Jean-Marie Tisseuil sur l'exploitation des TGV diamétraux. Cette étude a mis en évidence des défauts d'exploitation, en particulier une desserte des villes intermédiaires par saupoudrage, ce qui en limite la fréquence. Nous proposons d'exploiter les TGV intersecteurs de manière plus rationnelle afin de les rendre plus attractifs :

- en améliorant les infrastructures (modernisation rapide de la ligne Massy-Valenton et aménagement d'une bonne correspondance avec Orly, création de raccordements entre LGV et réseau classique en particulier au nord d'Arras, déplacement de la gare TGV de Louvigny en Lorraine sur le site de Vandières accessible par TER depuis toute la Lorraine) ;

- en réduisant les péages ferroviaires imposés aux relations les plus fragiles ;

- en jouant davantage sur la fréquence des dessertes des villes intermédiaires (situées sur LGV ou lignes classiques) que sur le temps de trajet de bout en bout, qui n'intéresse qu'une part assez limitée de la clientèle ;

- en utilisant du matériel plus confortable et en introduisant des services à bord adaptés aux longs trajets ;

- en renforçant les possibilités de correspondances entre TGV intersecteurs et Intercités ou TER ;

- en créant de nouvelles gares en Ile-de-France (il faut une heure à un francilien pour accéder à LA gare parisienne correspondant à sa destination) ;

- en renforçant les pré et post-acheminements par rail sur Roissy et Orly ;

- en développant les relations internationales vers la Suisse et le Benelux ;

- en renforçant la lisibilité de l'offre, très déficiente aujourd'hui (circulations régulières au cours de l'année, arrêts systématiques, information du public sur les horaires et les correspondances, tarification simplifiée voire baisse des tarifs). Ce dernier point est fondamental : l'offre de TGV intersecteurs est très mal connue du public.

Enfin une taxation écologique du kérosène consommé dans les vols aériens intérieurs directement concurrents des relations TGV doit être imposée par l'Etat.

TGV sur lignes classiques : les propositions de la FNAUT

Dans une enquête SNCF-RTL réalisée fin 2011, à la question « que pensez-vous d'une desserte TGV renforcée mais limitée aux LGV, nécessitant de finir son voyage en TER ou en car », 60% des voyageurs répondaient : « plutôt pas acceptable » (31%) ou « pas du tout acceptable » (29%). D'autre part, 72% des Français souhaitaient en priorité que le TGV desserve davantage de destinations, loin devant des trains plus rapides (45%) ou des fréquences plus élevées (42%).

La circulation du TGV hors LGV n'est pas une tolérance technique mais une nécessité commerciale. Il ne s'agit pas de transformer le TGV en omnibus mais de juxtaposer des dessertes directes très rapides et des dessertes plus fines, et d'expérimenter de nouvelles dessertes. La FNAUT propose :

- de maintenir les dessertes existantes afin d'éviter l'introduction de ruptures de charge dissuasives ;

- de maintenir les arrêts actuels dans des villes moyennes, en particulier sur l'arc méditerranéen, au Pays basque et en Bretagne (leur nombre n'a rien d'excessif, voir FNAUT Infos 237) ;

- de desservir au moins une fois par jour dans chaque sens (Voiron, Culoz, Pierrelatte), ou de mieux desservir (Orange, Arles), quelques villes moyennes afin de mieux remplir le TGV, des arrêts sur lignes classiques n'augmentant que marginalement la durée des trajets de bout en bout ;

- de renforcer les dessertes saisonnières de certaines stations balnéaires ou de sports d'hiver (Saint-Gervais) ;

- de prolonger quelques dessertes TGV sur lignes classiques ;

- de renforcer la qualité des correspondances entre le TGV et les transports régionaux et locaux, ferroviaires et routiers, afin d'élargir la zone d'attraction du TGV ;

- de mieux remplir les TGV sur les parcours terminaux en les ouvrant à la clientèle régionale du TER (c'est déjà le cas entre Rouen et Le Havre), sur le modèle d'Eurolines qui assure le remplissage de ses lignes internationales par du cabotage sur le territoire national ;

- d'augmenter la fréquence de certaines dessertes par utilisation de rames TGV sécables ;

- d'accélérer le TGV sur les lignes classiques (les possibilités sont cependant limitées mais tous les types de trains peuvent alors en bénéficier).

Enfin il faut s'interroger sur la pertinence des offres Ouibus directement concurrentes du TGV, alors que l'offre routière doit être essentiellement complémentaire de l'offre ferroviaire.

Gerbert Rambaud, candidat Debout la France dans le Rhône, critique le projet Lyon-Turin, « scandale financier, économique et environnemental ». Très soucieux de « mettre fin aux gaspillages », il promet le canal Rhin-Rhône, « un projet de développement concret ».

Eric Lafond, candidat 100 % Citoyen, a proposé d'implanter un réseau Hyperloop en Rhône-Alpes (sans préciser où) : des capsules se déplacent à 1100 km/h sur un coussin d'air dans un tube sous basse pression ; la propulsion est assurée par un champ magnétique généré par des moteurs à induction linéaires placés dans les tubes.

Christophe Boudot, candidat FN en Rhône-Alpes, a proposé de taxer les camions étrangers : c'est bien connu, les camions français ne polluent pas.

Hervé Morin, candidat UDI-LR élu en Normandie, a promis un train reliant Rouen à Caen en 1h au lieu d'au moins 1h30 aujourd'hui. Financement (1,7 milliard d'euros) : on verra plus tard.

Dominique Reynié, candidat LR en Occitanie, a promis de consacrer 200 millions par an aux routes, qui ne sont pas de la compétence des Régions.

Bruno Retailleau, candidat LR élu en Pays de la Loire, veut « mettre fin à la chasse aux automobilistes ». Il propose « un plan routier régional et de nouveaux ponts sur la Loire pour lutter contre les bouchons ».

En Aquitaine

Alain Rousset, candidat PS réélu, a obtenu le ralliement d'EELV en promettant que la Région ne participerait pas au financement des LGV Poitiers-Limoges et GPSO. L'accord électoral s'est fait « sur une base de transition énergétique et de lutte contre le changement climatique ». Comprenez qui pourra...

Virginie Calmels, candidate LR, a promis 514 millions d'économies sur le rail : 144 millions sur le renouvellement du matériel TER (l'Etat compensera) et 370 millions en abandonnant le projet ruineux de réouverture de la « ligne touristique » Bedous-Canfranc.

Outre que cette ligne a d'abord une vocation de transport du fret et de relations voyageurs Aquitaine-Aragon, on voit mal comment on peut économiser 370 millions qui n'existent pas en abandonnant la réouverture, puisqu'il n'y a aucun financement prévu et que, si la réouverture était décidée, ce qui ne dépend pas seulement de la Région, celle-ci ne financerait pas l'intégralité de l'investissement...

La candidate a promis aussi de supprimer la taxe sur les permis de conduire et de réduire les taxes sur les cartes grises et sur les carburants. Perte pour la Région : 174 millions.

BIEN DIT

✓ **Dominique Bidou**, ancien directeur au ministère de l'environnement : « En 2012, le gouvernement a décidé de baisser les taxes sur les carburants durant trois mois pour calmer la grogne des automobilistes. Or, en adoptant une conduite douce, ces derniers peuvent réduire leur consommation de 15 %. Il aurait été plus judicieux de consacrer l'argent de l'Etat à former les automobilistes à cette conduite économe ».

Bêtisier

✗ L'association « 40 millions d'automobilistes » estime que le 30 km/h est un véritable coup de frein à la mobilité et la liberté des Grenoblois et des habitants de l'agglomération qui viennent, chaque jour, travailler à Grenoble. S'exprimant comme la ministre de l'Ecologie, son délégué général Pierre Chasseray s'oppose à cette réforme « punitive ». Il dénonce aussi la vignette écologique, autre initiative « punitive » : « lors des pics de pollution, les véhicules les plus polluants pourront être interdits de circulation, comment aller travailler ? Je penche pour un modèle écologique fondé sur la recherche et le développement de véhicules verts ».

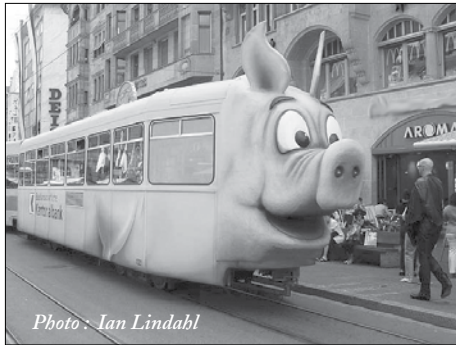


Photo : Ian Lindahl

Tramway cochon

Ce tramway-tirelire au design inhabituel financé par la Kantonbank a circulé à Bâle entre 1961 et 2012. Il est remis aujourd'hui dans un musée de la charcuterie en Allemagne.

Passages piétons

Des noms d'animaux sont utilisés pour désigner les traversées piétonnes. Au Royaume-Uni, le *zebra crossing* désigne le passage piéton classique avec son alternance de bandes blanches et sombres. Le *pelican crossing* et le *puffin crossing* (macareux) sont des passages piétons régulés par des feux. Le *toucan crossing* est la version cycliste du passage piéton, le *pegasus crossing* (pégase) en est la version équestre. D'autres pays utilisent des noms d'animaux pour désigner leurs passages piétons : à Hong Kong les bandes sont jaunes et le zèbre se transforme en tigre (*tiger crossing*). Aux Etats-Unis, on trouve également le faucon (*hawk pedestrian crossing*) pour les traversées d'artères importantes (Prévention Routière).

Actualité

● **Brice Lalonde**, ancien ministre de l'Environnement, interrogé par France Info le 13-01-2016, a commenté de manière affligeante la généralisation du 30 km/h dans l'agglomération grenobloise, une mesure « excessive ». Il se préoccupe d'abord des automobilistes et ne connaît manifestement pas le dossier : il ignore sans doute que le 50 km/h est maintenu sur les grands axes et que la vitesse moyenne des voitures ne diminuera que marginalement, de 18,9 km/h à 17,3 (www.ville30.org). Pas un mot, par contre, sur les avantages du 30 km/h : moins de bruit, moins de stress pour les piétons et les cyclistes, moins d'accidents graves (la distance d'arrêt passant de 27,7 à 13,3 m)...

● **Ségolène Royal**, ministre de l'Ecologie : « il y aura toujours une demande de voiture individuelle ; des populations qui se déplaçaient auparavant en vélo souhaitent désormais accéder à ce type de véhicules ; il faut donc développer une voiture propre, populaire, accessible à tous pour désengorger nos villes des transports polluants ; mais il faut aussi travailler sur des transports en commun propres ».

Réponse clairvoyante de **Simon Upton**, directeur de l'environnement à l'OCDE : « un bouchon vert reste un bouchon, il ne faut pas se concentrer sur l'amélioration mais sur le changement, il faut réduire le besoin de se déplacer et décourager l'utilisation des voitures ». Il cite en exemple les politiques cyclables de Copenhague et de Séville.

● **Johanna Rolland**, maire PS de Nantes, va construire 600 places de parking dans le centre-ville : une bonne méthode pour affaiblir les transports collectifs et renforcer la congestion des entrées routières de Nantes, déjà saturées. Lors du 19ème congrès de la FNAUT, tenu à Nantes fin 2014, Mme Rolland avait déclaré : « le transport est au cœur de la transition énergétique, nous avons un temps d'avance et voulons le garder en innovant ». On pouvait faire mieux en matière d'innovation...

● Le sénateur LR **Alain Fouché** se préoccupe à juste titre de la sécurité dans les gares, et plusieurs de recommandations ont été inscrites dans la proposition de loi Savary. Mais, dès qu'il s'agit d'automobile, la démagogie reprend le dessus : alors que la sécurité routière s'est fortement dégradée depuis deux ans, le sénateur, ignorant la dangerosité des petits excès de vitesse (voir l'édito de FNAUT Infos 215), a repris la demande de l'association 40 millions d'automobilistes et proposé de supprimer l'amende forfaitaire infligée aux conducteurs ayant dépassé de moins de 10 km/h la vitesse maximale autorisée.

Chambéry : des incertitudes

Le nouveau schéma chambérien des déplacements a été présenté fin 2015. L'ADTC Savoie y note quelques idées intéressantes, beaucoup d'incertitudes, et regrette l'absence de concertation.

Nous approuvons la structuration du réseau en trois niveaux de lignes ; la création de quatre lignes structurantes, diamétrales et à fréquence élevée ; la desserte du quartier Curial par une ligne structurante, plutôt que par une navette passant toutes les 40 min ; le projet de RER sur l'axe ferroviaire de Métropole Savoie ; enfin la volonté d'élargir le secteur piéton et de créer une traversée cyclable de Chambéry.

Mais la refonte du réseau de bus nécessitera un nombre accru de correspondances et supprimera le centre d'échange des Eléphants. Certaines correspondances et l'accès à la gare seront difficiles, nécessitant plusieurs centaines de mètres de marche et la traversée de carrefours à fort trafic. D'autres correspondances seront impossibles.

Aucune voie réservée aux bus n'est prévue dans le projet. De telles voies sont pourtant indispensables pour garantir l'attractivité des lignes structurantes. Les retours d'expérience montrent que la seule régulation du trafic ne suffit pas. Enfin, on ne sait rien de l'indispensable coordination des transports de Chambéry et d'Aix-les-Bains, toujours reportée.

Un projet d'une telle ampleur doit s'élaborer dans la transparence et la concertation. L'ADTC Savoie demande donc la publication des études utilisées et l'organisation de réunions permettant au public et aux associations d'échanger avec les élus et les techniciens.

Alain Caraco, ADTC Savoie

Languedoc-Roussillon : des lignes négligées

La commission Duron a préconisé de remplacer le train Aubrac Clermont-Béziers par un car empruntant l'autoroute gratuite A75. Pourtant, si elle était utilisée par sections, la ligne des Causses pourrait être sauvegardée en totalité. Dans le cadre de la nouvelle Région Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, une liaison ferroviaire directe est nécessaire entre les préfectures Toulouse, Albi, Rodez et Mende, elle pourrait concurrencer la route.

Et, avec la réouverture de la ligne Montpellier-Paulhan-Bédarieux, on peut créer, outre une desserte périurbaine de Montpellier, une relation attractive Montpellier-Millau-Rodez.

Dans le cadre du CPER 2015-2020, la Région Languedoc-Roussillon consacre 70 millions d'euros au rail, dont 11 à la ligne Carcassonne-Quillan (déjà inscrits au précé-

dent CPER) alors qu'il en faudrait environ 50 pour empêcher sa fermeture et réduire les temps de trajet de 15 mn ; 27 à la ligne Alès-Langogne alors qu'il en faudrait environ 100 pour la redynamiser et réduire les temps de trajet de 30 min. Et rien n'a été prévu pour relancer la ligne Nîmes - Le Grau-du-Roi et le Train Jaune, et rouvrir la ligne de la rive droite du Rhône.

Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-Roussillon

Pays de la Loire, Bourgogne : l'Etat finance les routes

Dans les Pays de la Loire, c'est l'Etat qui finance la route dans le cadre du CPER : desserte de Notre-Dame-des-Landes, périphérique nantais, achèvement de la mise à 2 voies de Cholet-Bressuire (alors que la voie ferrée Nantes-Poitiers est coupée...).

Le volet ferroviaire du CPER prévoit la désaturation de l'axe Le Mans-Angers-Nantes, l'amélioration de grandes gares, des travaux sur Nantes-Pornic/Saint Gilles et Clisson-Cholet, la création de haltes autour du Mans. Mais le financement accordé au rail reste très insuffisant : la remise en état de La Roche-sur-Yon - la Rochelle est étalée sur deux contrats et sans amélioration des vitesses, ce qui met en péril la liaison Nantes-Bordeaux face à la concurrence des cars et du covoiturage. La réouverture de la ligne Saint-Nazaire - Rennes est abandonnée.

Le CPER est certes plus favorable au rail que dans d'autres Régions, mais il ne faut pas oublier que les élus du précédent Conseil Régional ont soutenu l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et feu l'autoroute A 831 Fontenay-Rochefort alors que, sur le même axe, la ligne La-Roche-sur-Yon - La Rochelle ne voit passer que 3 Intercités et un seul aller-retour TER par jour. Le CPER ne prévoit ni halte à Velluire pour desservir Fontenay-le-Comte et Niort, ni mise en place d'une desserte TER interrégionale étoffée entre La-Roche-sur-Yon et la Rochelle.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

Malgré les fortes pressions du gouvernement en faveur de la route, la Région a nettement privilégié le rail dans le CPER. Le rail reçoit 62 millions de l'Etat, 100 de la Région et 57 de la SNCF, pour 3 grosses opérations... attendues depuis des années par les usagers et les élus : les électrifications de Laroche-Auxerre et Nevers-Chagny (VF-CEA), et la rénovation de Paray-le-Monial - Chauffailles(-Lyon).

La route reçoit 93 millions de l'Etat, 9 seulement de la Région pour des travaux lancés précédents dans le cadre des PDMI 2007-2013.

Cédric Journeau, président FNAUT Bourgogne

Activités de la FNAUT

- Le préfet François Philizot, chargé d'une mission de concertation sur les trains Intercités, a été reçu longuement par le Conseil national de la FNAUT.
- Bernard Gobitz et Marc Debrincat représentent la FNAUT dans un groupe de travail comprenant le ministère des Transports, la Police et la SNCF sur la sûreté dans les transports publics.
- Bruno Gazeau a participé à une réunion d'évaluation des politiques publiques consacrée au transport routier de marchandises. Il est intervenu dans une rencontre des Ingénieurs et Scientifiques de France sur l'économie numérique et la mobilité.
- Jean Macheras représente la FNAUT au sein du collectif Ville 30 qui regroupe aussi Rue de l'Avenir, la FUB, les Droits du Piéton et d'autres associations.
- Une étude de Dominique Romann (FNAUT Pays de la Loire) sur les petits aéroports de province, trop nombreux et trop coûteux, a été transmise au CGET (ex-DATAR).
- La pétition nationale de la FNAUT « Sauvons nos trains » a été envoyée au président de la République, au Premier ministre et aux ministres concernés (Egalité des territoires, Economie, Ecologie, Transports), accompagnée des commentaires des signataires.
- Une expertise sur la possibilité d'accélérer les trains sur le réseau classique sans modification des tracés vient d'être réalisée pour la FNAUT par Gérard Mathieu (résumé à paraître dans FNAUT Infos). Cette expertise a été financée par l'association Qualité Mobilité, qui rassemble la plupart des acteurs du transport,
- Jean-François Hugu a participé à une réunion sur les gares routières organisée par le ministère de l'Economie.
- Bruno Gazeau et Bernard Gobitz ont été nommés membres du Haut comité du système de transport ferroviaire.

Actes du colloque FNAUT du 29 octobre 2015

Les actes du colloque sur « la réforme territoriale et les transports », organisé par la FNAUT salle Colbert à Paris le 29 octobre 2015, peuvent être obtenus auprès du siège de la FNAUT (chèque de 6 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

FNAUT infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°242
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 35 €
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : <http://www.fnaut.fr>

CCP : 10 752 87 W Paris

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

Filtrage ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bruno Gazeau



Ouverture du colloque, Palais Bourbon

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

Bouleversements

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

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

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

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

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

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

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

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

Les réformes des collectivités territoriales

L'intervention d'André Vallini

Une longue histoire...

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

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

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

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

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

Actes 1 et 2

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

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

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

Des objectifs consensuels

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

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

munaux, 100 Départements, 22 Régions métropolitaines) ;

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

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

Acte 3 : 2013-2015

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

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

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

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

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

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

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

A lire :

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

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

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



La réforme répond à trois objectifs.

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

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

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

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

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

Lois MAPTAM et NOTRe : des progrès incontestables

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

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

La mobilité locale

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

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

La mobilité régionale

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

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

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

Deux incohérences pérennisées

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

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

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

Redécoupage régional : une occasion manquée

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

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

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

Deux idées fausses

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

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

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

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

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

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



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

Des erreurs de méthode

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

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

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

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

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

La charrue avant les bœufs

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

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

Jean Sivardière

Les interventions des invités de la FNAUT

Pierre-Henri Emangard

Jean-Paul Chanteguet

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

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

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

Jean-Luc Bœuf

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

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

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

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

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

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

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

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

Olivier Régis

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

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

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

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

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

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

François Poupard

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les deux tables-rondes



1^{ère} table ronde animé par Robert Viennet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

● Michel Seyt, président de la FNTV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

● Jean Lenoir, vice-prés. de la FNAUT

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

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

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

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

● Jean Ghedira, directeur SNCF Intercités

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

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

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

● Jérôme Nanty, secrétaire général du groupe Transdev

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

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

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

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

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Fausse démocratie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un projet inutile et nocif

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

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

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

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

Dominique Romann,
FNAUT Pays de la Loire

Trains Intercités : les premières décisions

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

Matériel roulant

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

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

Trains de nuit

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

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

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

Permis à points

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

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

Le quizz du Parisien

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponses dans notre prochain numéro.

Lyon-Turin : une heureuse surprise

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

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

En bref

Notoriété de la FNAUT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BIEN DIT

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



Marcheur

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

Gare de Vandières

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

Pile miracle

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

Bêtisier

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

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

Clermont - Saint-Etienne : train ou autocar ?

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

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

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

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

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

Philippe Valeriano, FNAUT Auvergne

Montluçon-Ussel : un cas de désaménagement du territoire

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

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

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

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

Jean-Louis Camus

Vers la réouverture du Canfranc

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

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

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

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

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

François Rebillard, président du CRELOC

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

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

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

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

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

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

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

Actes du colloque du 29 octobre 2015

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

L'automobile aujourd'hui

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

Congrès 2016

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

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

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

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : <http://www.fnaut.fr>

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

Des trains classiques à 200 km/h pour remplacer le TGV : réalisme ou utopie ?

SNCF : un manque inquiétant d'ambition

Coup sur coup, avec l'accord tacite du gouvernement, la SNCF a réduit subrepticement son offre au service annuel 2016 et supprimé ses fiches horaires (FNAUT Infos 242). Quelle autre entreprise se comporterait ainsi, sauf à vouloir réduire sa clientèle ?

Or la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 prévoit l'élaboration d'un schéma national des services ferroviaires et son adoption par le Parlement, et la loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) demande aux Régions d'élaborer un Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) concernant en particulier l'organisation de la mobilité et de l'intermodalité.

Ce n'est donc pas à la SNCF de décider seule la consistance de ses services voyageurs, sans même respecter un moratoire laissant aux parlementaires et aux élus régionaux le temps de la réflexion et de la décision.

Son attitude est d'autant plus choquante qu'elle revendique, et le gouvernement avec elle, l'exemplarité écologique, et qu'elle plaide pour que le report modal des trafics sur le rail figure dans le Livre blanc de la Commission Européenne, tout en se désengageant du ferroviaire en abandonnant des services interurbains et en développant des lignes routières qui concurrencent directement le rail.

Confrontée à cette politique défaitiste de la SNCF, à l'immobilisme du gouvernement et à la colère et au désarroi des voyageurs (FNAUT Infos 241), la FNAUT a lancé une action qui se déroulera en plusieurs étapes :

- une pétition nationale, « sauvons nos trains », qui a recueilli près de 10 000 signatures accompagnées de témoignages très instructifs qui ont été transmis au Chef de l'Etat et à tous les ministres et décideurs concernés ;
- la publication d'un manifeste traitant de l'ensemble des problèmes ferroviaires et présentant les propositions de notre fédération ;
- l'organisation, le 28 septembre à Paris, d'un colloque au cours duquel ces propositions seront soumises à discussion ;
- enfin une campagne de lobbying auprès des partis politiques et des candidats à l'élection présidentielle de 2017.

Bruno Gazeau



Rame Regiolis destinée à remplacer le matériel Intercités

Généraliser la circulation des trains à 200 km/h sur les grandes lignes classiques pour éviter la construction de nouvelles LGV est une idée à la mode : une expertise commandée par la FNAUT, portant sur 15 000 km de lignes principales, démontre qu'elle est irréaliste. En dehors des rares sections où il est déjà pratiqué, le 200 km/h n'est techniquement et économiquement pertinent que sur 500 à 600 kilomètres supplémentaires disséminés sur le réseau. Les gains de temps seraient marginaux, au mieux de 5 % quel que soit l'itinéraire, alors qu'une LGV réduit les temps de parcours de moitié. Non seulement remplacer le TGV par un train à 200 km/h est une utopie mais, même au prix d'opérations coûteuses, rectifications de tracés ou construction de shunts, une offre intermédiaire entre Intercités et TGV ne peut être obtenue.

Une expertise indispensable

La FNAUT estime que le voyageur a besoin des trois composantes de l'offre ferroviaire : TER, Intercités (+ trains de nuit et auto-train) et TGV, chacune ayant son créneau de pertinence. Elle réclame donc un renouvellement complet de l'offre Intercités (FNAUT Infos 228 et 235) et estime par ailleurs que de nouvelles LGV restent nécessaires (FNAUT Infos 214 et 237).

Or la fragilisation récente du modèle économique du TGV (FNAUT Infos 242) et la dégradation inquiétante du réseau ferré classique, qui exige un financement croissant, ont amené un grand nombre d'organismes (Cour des Comptes, fondations Terra Nova et Jean Jaurès), de commissions (Mobilité 21), d'économistes (Yves Crozet), d'environnementalistes (France Nature Environnement), de personnalités politiques de droite (Hervé Mariton), de gauche (Jean-Louis Bianco, Gilles Savary) ou écologistes (Noël Mamère), de journalistes - et la SNCF elle-même - à

professer qu'il faut arrêter de construire des LGV : tous ces acteurs jugent que de nouvelles LGV sont infinançables, non rentables, voire dangereuses pour l'environnement local et pour la planète.

La dégradation de l'offre Intercités a, par ailleurs, amené la commission « TET d'Avenir » à imaginer une offre moderne et de haute qualité, intermédiaire entre TER et TGV. L'idée s'est alors répandue que la solution consistait à faire circuler des trains à 200 km/h, voire plus, sur les grandes lignes classiques, ce qui permettrait à la fois de moderniser l'offre Intercités et d'éviter une extension du réseau des LGV.

Mais cette hypothèse, émise avec légèreté comme étant la solution miracle, n'a été précédée d'aucune étude technique démontrant sa faisabilité et évaluant les gains de temps possibles et les coûts d'adaptation des infrastructures. La FNAUT a donc pris l'initiative de combler cette lacune regrettable.

Objectifs et résultats de l'expertise

Le 200 km/h, c'est fastoche !

➤ **L'expertise proposée a été financée par l'association Qualité Mobilité. Pour la réaliser, la FNAUT s'est adressée à Gérard Mathieu, géographe, économiste et expert ferroviaire reconnu. Son suivi a été assuré attentivement par Jean Sivaridière, vice-président de la FNAUT.**

Les objectifs

Les questions suivantes ont été posées au consultant :

- le relèvement de la vitesse à 200-220 km/h est-il possible sur toutes les lignes principales du réseau classique ?
- D'autres relèvements sont-ils possibles dans la gamme des 80-160 km/h ?
- Quels gains de temps en attendre ?
- Ces relèvements exigent-ils une adaptation de l'infrastructure ?
- Peuvent-ils constituer une alternative à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse ?

Compte tenu des contraintes budgétaires et environnementales, il a été demandé au consultant de supposer, en première approche, que le tracé actuel des lignes serait conservé (avec adaptation ou modification des superstructures), ce qui, nous le verrons, implique déjà des dépenses qui sont très loin d'être négligeables.

Des rectifications de tracés, de même que des adaptations de lignes à la circulation de trains pendulaires, ou des créations de shunts ont cependant été envisagées dans un deuxième temps.

L'expertise a porté sur 15 000 km de lignes principales, correspondant en gros au réseau des services Intercités défini par la FNAUT dans son manifeste sur les Intercités, hors lignes très sinueuses des zones montagneuses. Les lignes régionales dédiées au TER ou au trafic de fret n'étaient pas concernées.

Il s'agissait - un travail de bénédictin - d'examiner les rayons de courbure des lignes, kilomètre par kilomètre, et d'en déduire la vitesse limite des trains. A titre indicatif, le lien entre rayon de courbure et vitesse limite est le suivant :

400 m	100 km/h
750 m	140 km/h
1000 m	160 km/h
1500 m	200 km/h
1800 m	220 km/h.

Les résultats techniques

Le 200 km/h (220 dans le cas du TGV) est déjà pratiqué sur un peu plus de 1000 km, soit 34 sections de 6 à 100 km (30 en moyenne). Ainsi, sur la ligne Paris-Bordeaux (584 km), 70 % du parcours est parcourable à 200 km/h.

Le 200 km/h serait théoriquement possible sur près de 2000 km supplémen-

taires, soit 110 sections bien tracées. Ces sections sont **courtes** (de 7 à 30 km, 18 en moyenne). Elles ne sont pas alignées sur quelques itinéraires privilégiés, mais **dispersées** sur le réseau.

Les gains de temps, calculés en tenant compte des phases d'accélération et de décélération des trains, dépendent de la puissance des matériels roulants et du profil des lignes considérées. Ils sont faibles, car les seules sections où la vitesse peut être portée à 200 km/h sont déjà parcourables à 160 km/h, et variables avec la longueur de la section : environ une minute sur 16 km, 30 secondes seulement sur 10 km.

La pratique du 200 km/h exige des infrastructures de qualité et nécessite des aménagements lourds, complexes et très coûteux : dénivelation de tous les passages à niveau (5 à 25 millions suivant les opérations) ; repositionnement des voies dans certaines courbes ; renforcements de la voie (ou même RVB : 3 millions par km de double voie), de l'alimentation électrique (10 millions par sous-station), de la signalisation (préannonce ou équipement en BAL et ERTMS) ; reprise de la plateforme dans les zones instables ; reprise des installations (entraxe, dévers, traversées de gares, balises, télécommunications) ; renouvellement de la caténaire si elle est ancienne (0,5 à 0,8 million par km) ; protections phoniques. Ces travaux doivent être effectués dans des milieux contraints (zones urbanisées, gares, ouvrages d'art) et en maintenant les circulations.

Compte-tenu de la position et de la dissémination des lignes sur le réseau, des gains de temps potentiels, des coûts d'adaptation de l'infrastructure et du trafic existant ou potentiel, le relèvement à 200 km/h n'apparaît pertinent que sur 500 à 600 km et non 2000. En effet, les sections parallèles aux LGV existantes ou en projet sont à éliminer ; les sections courtes isolées (< 15 km) feraient gagner moins d'une minute ; le relèvement de vitesse ne serait pas rentable sur les lignes à faible trafic potentiel ; enfin la capacité serait réduite de manière inacceptable sur les lignes en voie de saturation telles que la ligne PLM Dijon-Lyon.

La possibilité de relever les vitesses sur des sections de lignes moins bien tracées a également été étudiée. Les gains de temps correspondants sont plus intéressants (2 fois plus en passant de 100 à 150 km/h que de 160 à 200) et les opérations moins coûteuses. De tels relèvements sont possibles, et pertinents, sur environ 2000 km disséminés sur le réseau, dont 1200 km à 160 km/h (soit 8 % du réseau) et 300 km à 140/150 km/h (soit 2 % du réseau), à condition que d'autres contraintes que le tracé ne s'y opposent pas.

Des trains circulant au moins à 200 km/h sur le réseau classique : cette idée se retrouve dans de multiples rapports et déclarations politiques... mais sans réflexion technique préalable, comme si toutes les lignes étaient rectilignes, alors qu'on trouve 230 courbes entre Bordeaux et Toulouse (257 km), et... 418 entre Marseille et Nice (224 km).

Jean-Louis Bianco, dans ses « Recommandations pour réussir la réforme ferroviaire » (2013), affirme : « il faut développer une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent possible les voies existantes ».

La commission Mobilité 21 a écarté les projets de LGV et estimé que « d'autres services que le TGV doivent pouvoir s'envisager autour des 200 à 220 km/h, avec des matériels nouveaux, confortables, rapides, à partir des infrastructures existantes ».

La Cour des Comptes, dans son rapport de 2014 sur le TGV (FNAUT Infos 237), recommande de « mettre en place une offre de transport plus proche du TGV que du TER » et de « tirer parti du transport ferroviaire longue distance alternatif à la grande vitesse (trains à 200 km/h, pendulaires) circulant sur un réseau classique rénové ».

Selon **les élus EELV de Bordeaux** : « pour la liaison Bordeaux-Toulouse, la rénovation de la ligne existante et l'aménagement de quelques shunts permettraient une vitesse moyenne de 220 km/h et une économie de 5 milliards d'euros pour un écart minime de temps de parcours (6 minutes) avec la LGV ».

Plus généralement, **EELV** refuse les nouvelles LGV (comme France Nature Environnement), se dit favorable au développement de trains rapides (220 km/h) Intercités sur tout le territoire, y compris en alternative à la construction de coûteuses nouvelles LGV, et défend le concept de THNS, une solution économe (voir le site internet : <http://destrainspourtout.fr>).

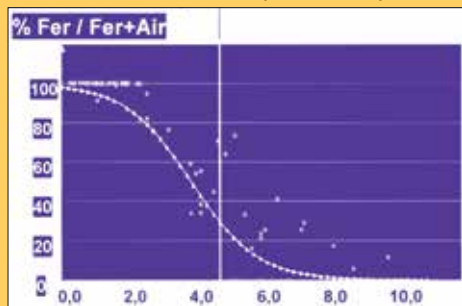
Selon **Gilles Savary**, député PS de Gironde : « le TGV est un astre mort, la France a besoin d'un train intermédiaire plus confortable et moins coûteux que le TGV actuel. Des décisions courageuses d'abandon de projets LGV au profit d'alternatives plus accessibles sont urgentes ». « Il faut rénover les lignes classiques pour pouvoir rouler à 250 km/h, ce qui peut se faire facilement sur une ligne classique en bon état ». « Toulouse a besoin d'un train moderne et rapide, mais n'oublions pas l'option Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Une hypothèse prévoyait un train pendulaire qui roulait à 280 km/h, à condition d'investir un milliard d'euros dans la rénovation de la voie ».

Un autre mythe : le seuil des 3 heures

La vitesse n'est qu'un moyen. Ce qui intéresse le client, c'est le temps de parcours, en grande partie déterminé par la vitesse réellement pratiquée en ligne.

Gérard Mathieu dénonce les soi-disant « experts » qui ont cru pouvoir fixer un seuil de 3h00 au-delà duquel le train ne serait plus « pertinent » face aux autres modes. Il s'agit d'une pure fable, malheureusement reprise en boucle par les médias et érigée en dogme par certains décideurs. Au point de conclure à la non pertinence d'une LGV Bordeaux-Toulouse, Paris et Toulouse ne devant être reliées qu'en... 3h10. C'est oublier que la relation Paris-Marseille, qui s'effectue en 3h05/3h20, est plus que pertinente : elle capte près de 70 % du marché fer + avion.

Tous les économistes le savent : il n'y a pas de seuil. La part de marché du train diminue très progressivement quand le temps de parcours augmente : 90 % à 2h00, 60 à 70 % à 3h00, 40 à 50 % à 4h00, 20 à 30 % à 5h00... selon une courbe sigmoïde statistiquement établie à partir des résultats constatés sur des dizaines de relations en France, en Europe et au Japon.



Evolution de la part du Fer dans le marché Fer Avion selon le temps de parcours du Fer (Source : Conférence SNCF février 2011)

D'autres gains de temps

Le gain de temps résultant d'un relèvement de vitesse a été évalué par rapport au meilleur temps de parcours observé aujourd'hui. Ce dernier peut être en deçà des possibilités du tracé avant relèvement de vitesse (ralentissements pour travaux ; obsolescence des matériels roulants, de certains ouvrages d'art, de la signalisation, de l'alimentation électrique).

Gérard Mathieu souligne aussi que des gains de temps, dont l'évaluation précise sortait du cadre de l'expertise, peuvent être obtenus en modifiant d'autres paramètres que la vitesse des trains : les performances des matériels (accélération, freinage), leur accessibilité, la vitesse de franchissement des points singuliers et des aiguillages d'entrée/sortie des gares, le nombre et la durée des arrêts et éventuels rebroussements, les normes d'exploitation telles que les marges commerciales et les marges de régularité (en général 4,5 minutes aux 100 km sur ligne classique et 5% du temps de parcours sur LGV), l'aide à la conduite des trains...

Les conclusions de l'expertise

L'expertise n'avait pas pour objet :

- d'évaluer de manière précise les coûts, très variables d'une section à une autre, des relèvements de vitesse envisageables à tracé fixe ou non ;
- d'évaluer les gains de clientèle qui résulteraient de ces relèvements de vitesse, et par suite la rentabilité financière (gains pour l'exploitant) ou socio-économique (avantages pour la collectivité) des investissements nécessaires ;
- de déterminer les investissements les plus intéressants et urgents.

Bien que limitée aux aspects techniques liés au tracé, l'expertise a débouché sur des conclusions précieuses, parfois inattendues.

Une double utopie

L'expertise montre très clairement que le 200 km/h sur le réseau ferré classique recouvre deux utopies.

Première utopie : la généralisation du 200 km/h sur les grandes lignes du réseau classique.

En réalité, la mise à 200 km/h n'est pertinente que sur 500 à 600 km supplémentaires de sections (au prix d'une limitation de la capacité des axes les plus chargés), soit 3 à 4 % seulement du réseau classique principal.

Deuxième utopie : le train classique à 200 km/h offre une alternative à la construction de nouvelles LGV.

Même en prenant en compte les relèvements de vitesse dans la gamme 80-160 km/h, les gains de temps possibles sur le réseau classique sont faibles (quelques minutes sur 100 km, soit 1 à 6 % de la durée du trajet de bout en bout), par exemple 9 minutes sur Bordeaux-Toulouse (contre 1h avec la LGV) ; 2 minutes sur Marseille-Nice (1h15 avec la LGV) ; Montpellier-Perpignan 7 minutes (40 minutes avec la LGV).

Une LGV permet au contraire de diviser par 2 le temps de parcours : pour Bordeaux-Toulouse, 1h au lieu de 2h. Ce facteur 2 va être observé sur Paris-Strasbourg, 1h48 avec la LGV intégrale au lieu de 3h52 (à la vitesse maximale de 160 km/h) ou 3h44 (si la vitesse de 200 km/h avait été admise) et sur Paris-Bordeaux, 2h05 avec la LGV intégrale au lieu de 4h30 (à la vitesse maximale de 160 km/h).

Pas d'offre intermédiaire possible entre Intercités et TGV

Non seulement le train classique modernisé ne peut offrir une alternative aux nouvelles LGV, mais il ne permet pas d'obtenir une offre intermédiaire entre Intercités et TGV.

Cette conclusion subsiste même si on envisage des investissements plus importants que la « simple » adaptation des in-

frastructures classiques au 200 km/h sans modification des tracés.

Si certaines courbes sont rectifiées, les coûts de reconstruction de la ligne se rapprochent de ceux d'une LGV mais les temps de parcours restent, en gros, deux fois plus longs que ceux du TGV. Sur Bordeaux-Toulouse, par exemple, la rectification de 14 courbes bien choisies ne ferait gagner que 5 minutes.

La technique pendulaire, très coûteuse, n'est pas la solution miracle, contrairement à une croyance répandue. En France, les dévers admis sont élevés, le pendulaire ne présente donc que peu d'intérêt sur les lignes de plaine bien tracées. Même sur les lignes sinueuses (Massif central), le gain de vitesse possible n'est que de 10 % à 15 %. Le gain de temps pourrait certes atteindre 16 minutes sur la ligne POLT, très sinueuse au sud entre Limoges et Montauban, d'où une relation Paris-Toulouse possible en 5h30 environ, mais la LGV intégrale Paris-Bordeaux-Toulouse permettrait un trajet en 3h10 (4h10 en 2017).

La construction de shunts permet d'éviter des sections très sinueuses, mais ces shunts courts, situés par définition dans des zones difficiles, sont très coûteux et impactants pour l'environnement local, et les gains de temps sont faibles. Sur Bordeaux-Toulouse, dans l'hypothèse de 3 shunts totalisant 50 km au total, le gain de temps serait de 11 minutes seulement.

La suppression de rebroussements (Gannat, Saint Sulpice-Laurière) sur la ligne Lyon-Limoges-Bordeaux serait également utile.

Le THNS, une fausse bonne idée

Train roulant à 200 km/h sur les lignes classiques qui le permettent et 250 km/h sur des lignes nouvelles (LN), le « train à haut niveau de service » ou THNS proposé par EELV est présenté comme une alternative à la construction de nouvelles LGV, notamment le POCL.

Mais, dans le cas du POCL précisé, ce panachage entre construction de longues sections de LN (sortie sud d'Ile-de-France et Roanne-Lyon) et modernisation de sections de lignes classiques conduirait à des temps de parcours peu attractifs (Paris-Lyon en 3h30, contre 1h55 par la LGV existante).

Les gains de clientèle - et de recettes commerciales - seraient insuffisants, d'autant que la productivité du THNS serait trop faible (itinéraire et surtout temps de parcours beaucoup plus longs) pour permettre à l'exploitant de proposer des tarifs inférieurs à ceux du TGV. Les investissements nécessaires, très coûteux (plus de 230 km de LN, aménagement de 120 km de lignes classiques pour 200 km/h, acquisition du matériel roulant), ne pourraient donc pas être financés.

Lignes classiques améliorées

Construites pour la plupart au milieu du 19^{ème} siècle (en 1875 le réseau national atteint déjà 25 000 km), les grandes lignes du réseau classique n'ont pas été conçues pour des vitesses qui, à l'époque, étaient tout à fait hors de portée et même inenvisageables (il fallait 14h en 1893 pour aller de Paris à Marseille, Toulouse ou Brest), mais seulement pour des vitesses maximales de 100-120 km/h. D'où des courbes de rayons 400 à 800 m.

Les contraintes liées aux matériels roulants de l'époque ont heureusement imposé, sur diverses grandes lignes, des normes de tracé plus généreuses – souvent des rayons de courbure de 900 à 1000 m – qui permettent aujourd'hui, avec des infrastructures et des matériels modernes, de rouler à 150-160 km/h.

Les compagnies privées puis la SNCF ont tiré parti des tracés qu'elles avaient hérités : progressivement, les vitesses ont pu être augmentées sur les principales lignes jusqu'à atteindre 160 km/h sur plus de 4 000 km, exceptionnellement 200 km/h sur quelques sections particulièrement bien tracées.

On doit admettre que la vitesse maximale compatible avec la géométrie des tracés a été atteinte, sauf sur quelques centaines de km dont il appartient aux décideurs d'apprécier si leur aménagement est justifié par leur intérêt socio-économique et la valorisation des régions desservies. Il est physiquement impossible d'atteindre le 200 km/h sur le reste du réseau classique.

Route et rail : deux réseaux

On peut chercher à améliorer encore les performances d'une ligne classique pour les rapprocher de celles d'une LGV conçue pour éviter les zones habitées. Mais cela conduit, en pratique, à reconstruire partiellement la ligne à des coûts pouvant, sur certaines sections, atteindre voire dépasser ceux d'une LGV. C'est ce type de considérations qui a amené autrefois la Direction des Routes à privilégier la construction des autoroutes de liaison plutôt que la modernisation des routes nationales.

De même qu'il existe dans le domaine routier, en gros, deux réseaux distincts, celui des autoroutes (130 km/h) et celui des routes nationales et départementales (90 km/h), il restera toujours deux réseaux ferrés construits à un siècle de distance : le réseau à grande vitesse (300-320 km/h) et le réseau classique (160-200 km/h).

Il est inopérant de contester l'existence de ces réseaux à vitesses différentes, c'est un fait. L'objectif doit être de rechercher la meilleure synergie entre les deux réseaux et de faire en sorte d'en rapprocher les niveaux de service.

200 km/h : un grand manque d'information

Les responsables politiques et économiques semblent croire qu'il est possible de faire rouler des trains à 200 km/h sur tout le réseau classique : c'est la confusion habituelle entre vitesse de pointe du matériel et vitesse pratiquée en ligne, que ce soit par les trains classiques, les pendulaires ou les TGV.

Les lois de la physique sont tout à fait pénétrables : pour qu'un train puisse franchir une courbe à 200 km/h, il faut que celle-ci ait un rayon de courbure de l'ordre de 1500 m. Les accidents de Santiago de Compostelle et Eckwersheim l'ont tragiquement démontré.

Et, contrairement à ce que pourrait penser le profane, l'aménagement d'une ligne classique pour le 200 km/h n'est pas une opération anodine, même en restant dans les emprises actuelles. Le coût de la minute gagnée peut même être plus élevé que celui constaté lors de la construction des LGV !

A noter que la vitesse de 200-220 km/h peut être obtenue aussi bien avec du matériel thermique, comme en Grande-Bretagne depuis 40 ans, qu'avec du matériel électrique : ce qui compte est la géométrie du tracé en plan.

« L'objectif doit être de rechercher la meilleure synergie entre les deux réseaux et de faire en sorte d'en rapprocher les niveaux de service. »

Gérard Mathieu

Un concept dépassé ?

La grande vitesse serait dépassée selon certains. Mais où donc ? En Espagne, où on étoffe le réseau de LGV, qui va atteindre 3 000 km ? En Italie, où on étend le réseau vers le sud et l'est ? En Allemagne qui poursuit avec opiniâtreté la réalisation de ses NSB pour 330 km/h ? En Angleterre, qui vise les 400 km/h pour ses HSL ? En Suède, où on va lancer une LGV de 150 km entre Stockholm et Göteborg, parcourable à 320 km/h ? En Chine, en Corée, au Japon qui vient de lancer la construction d'une ligne de train à sustentation magnétique doublant sa LGV Tokyo-Nagoya-Osaka saturée ?

Ceci étant, il faut aussi développer les services Intercités, régionaux, urbains et suburbains, en améliorer l'accessibilité et la complémentarité, et les intégrer à l'ensemble de l'offre de transport public. En la matière, les pays cités plus haut ont montré l'exemple. Il faut aussi trouver d'autres sources de financement que la défunte écotaxe...

Enfin, l'expérience des projets relatifs au réseau suisse montre l'intérêt d'une modélisation globale du réseau pour identifier les besoins d'amélioration des infrastructures, dans une logique de cadencement généralisé. En ce sens, il pourrait arriver que des travaux jugés secondaires dans une analyse ligne par ligne présentent plus d'intérêt au regard d'un effet réseau global.

Le point de vue de la FNAUT

Le travail très minutieux et rigoureux de Gérard Mathieu est essentiel. Il contredit le « prêt-à-penser » à la mode et répond parfaitement aux questions posées par la FNAUT, qui en tire deux enseignements principaux.

Relancer les trains Intercités

Les paramètres commerciaux (fréquence, prix du billet, régularité, confort, facilités de commercialisation) restent des atouts essentiels du train. Le succès de l'offre Intercités Eco de la SNCF sur des itinéraires desservis par ailleurs par TGV (Paris-Bordeaux/Toulouse/Strasbourg/Nantes) le démontre.

Cependant une augmentation de la vitesse des Intercités est possible et reste absolument nécessaire face à la concurrence de la voiture, du covoiturage, du car et de l'avion à bas coût.

Un réseau intercity rapide permet en effet une mise en relation efficace de villes moyennes avec les plus grandes, tout en offrant une alternative économique à la voiture et en améliorant la fréquentation et l'équilibre économique du système ferroviaire.

Le relèvement à 200 km/h est pertinent et souhaitable sur les lignes principales dites structurantes (Paris-Clermont, Paris-Limoges, Paris-Troyes,...) où des gains de clientèle sont possibles, comme cela a déjà été fait sur Paris-Caen. Mais il ne faut pas oublier les relèvements à des vitesses moindres (dans la gamme 100 à 160 km/h), qui peuvent s'avérer plus efficaces en gains de temps, et moins coûteux.

Les relèvements possibles de vitesse sont particulièrement intéressants :

- sur les lignes desservant des villes moyennes situées à l'écart des LGV, radiales et transversales où les vitesses actuelles sont faibles (Lyon-Nantes, Nantes-Bordeaux, Caen-Tours, Lyon-Bordeaux, Bayonne-Toulouse...);

- sur les lignes reliant les anciennes « capitales régionales » des « super-régions », par exemple Caen et Rouen.

Une double démarche de modernisation du réseau ferré

La mise à niveau du réseau ferré doit reposer sur une double démarche :

- une modernisation ambitieuse du réseau classique pour conforter la rénovation de l'offre Intercités (matériel roulant et méthodes d'exploitation) en relevant les vitesses sur plusieurs axes radiaux et transversaux, c'est la priorité pour la FNAUT ;

- la poursuite de l'extension du réseau des LGV, financée par l'Etat.

Cette double démarche est financable par l'Etat si on met en place une fiscalité écologique sur les carburants : 1 seul centime de TICPE supplémentaire rapporterait 600 millions d'euros par an.

Le train pratique

Tarifs Enfant

Les enfants de moins de 4 ans voyagent gratuitement sans place distincte (sauf à bord de Ouigo, où le tarif est de 5 euros). Si vous souhaitez réserver une place assise pour votre enfant, demandez un forfait Bambin (9 euros). Un enfant âgé de 4 à 12 ans bénéficie du demi-tarif (sauf sur iDTGV et Ouigo). La carte Enfant + (75 euros) permet d'obtenir des réductions de 25 % à 50 % pour toute la famille. Une éventuelle réduction Famille nombreuse, non cumulable avec les précédentes, s'applique uniquement sur le montant du billet seconde classe.

Voyage sans place attribuée

La SNCF vend des billets TGV et Intercités à réservation obligatoire « sans place attribuée » à des voyageurs qui souhaitent partir à un horaire précis, même si le train est déjà complet. Mais vous ne voyagerez pas forcément sur un strapontin ou dans la voiture bar. En 2012, la SNCF a mis en place une « garantie place assise ». Demandez au chef de bord de vous trouver une place assise libre : des voyageurs en retard ou ayant renoncé à leur voyage peuvent en effet laisser des places vacantes.

Si aucune place n'est libre, un bon de réduction de 10, 20 ou 30 euros (suivant les conditions de confort du voyage, la durée du trajet et le prix du billet) valable 6 mois vous sera remis. Si vous n'avez pas pu obtenir votre bon à bord, demandez au contrôleur qu'il annote votre billet et envoyez le billet (au plus tard dans les deux mois suivant votre voyage) au Service Relations Clients SNCF, 62973 Arras Cedex 9, afin de recevoir votre bon de réduction.

Ne sont concernés que les trajets d'une durée au moins égale à 1h30 à bord du même train. Voir sur le site de la SNCF : <http://www.voyages-sncf.com/ext/editorial/guide-voyageur/garantie-voyage.pdf>

Objets perdus

Pour récupérer un objet oublié dans un train arrivant à une gare terminus, il faut s'adresser au service des objets trouvés. Pour les gares les plus importantes, horaires et coordonnées sont sur le site : <http://www.gares-sncf.com/fr>.

Tous les objets trouvés dans les trains (parasol, guitare, doudou, harpon, cannes, parapluies, chapeaux,... et bien sûr lunettes, clés et portefeuilles) sont triés, archivés, et enregistrés sur un logiciel, car chaque détail peut permettre d'identifier les propriétaires. Les objets non réclamés dans les trois mois sont revendus ou donnés à des associations. Seul un tiers des objets oubliés est retrouvé par les voyageurs.

Plus généralement, consulter le site : <https://www.objets-trouves-sncf.com>.

Echanges et remboursements des billets TGV et Intercités : la SNCF a corrigé le tir

Fin janvier, la SNCF a décidé de rendre systématiquement payants, à partir du mois d'avril, les échanges et remboursements des billets Loisir, afin d'améliorer le taux de remplissage des TGV (passé de 75 % à 65 % en quelques années) et des trains Intercités (50 %).

La SNCF cherchait ainsi à dissuader ses clients de réserver plusieurs billets à des dates et/ou heures différentes avant de faire un choix définitif (selon la SNCF, 17 % d'entre eux le font). Elle voulait éviter que des trains s'affichent complets dans la gamme des tarifs Loisir et partent avec des sièges inoccupés (chaque vendredi soir, 5 000 sièges font l'objet d'un échange ou d'une annulation et ne peuvent être remis à disposition des voyageurs).

Les échanges et remboursements des billets Loisir, jusqu'ici gratuits jusqu'à la veille du départ, devaient coûter, dès le jour de l'achat, 5 euros jusqu'à l'avant-veille du départ et 15 euros la veille et le jour du départ, contre 12 euros aujourd'hui le seul jour du départ. Les titulaires d'une carte de réduction devaient payer, comme précédemment, 5 euros le jour du départ mais aussi 5 euros la veille. Les billets Pro n'étaient pas concernés.

Rigidification

Une telle rigidification de l'accès au train risquait évidemment de pénaliser de nombreux voyageurs : 30 % d'entre eux se déplacent pour des motifs personnels ou familiaux n'ayant aucun caractère de loisir, ils ont donc besoin d'une souplesse de commercialisation de la part de la SNCF car, s'ils achètent leur billet longtemps à l'avance pour bénéficier d'un tarif avantageux, ils sont à la merci d'un imprévu.

Par ailleurs, échanger un billet est déjà coûteux : le nouveau billet est payé au tarif du jour de l'échange, généralement nettement plus élevé que l'ancien par le jeu du yield management. Rendre l'échange payant dans toutes les situations, c'était donc imposer une double peine au voyageur. La pénalisation était plus forte encore pour les familles.

De plus, la SNCF aurait pénalisé inutilement les voyageurs qui échangent ou annulent des billets valables dans des trains non complets. La mesure était incompréhensible pour les Intercités sans réservation obligatoire. Seuls les TGV et Intercités à réservation obligatoire affichés complets auraient dû être concernés. Comme c'est le cas pour la quasi-totalité des Intercités en Europe, tous les trains Intercités français doivent être accessibles avec un billet « ouvert », sans réservation.

Enfin la mesure dégradait le rapport qualité/prix du train. Elle était contre-pro-

ductive face à la concurrence de la voiture, favorisée aujourd'hui par la baisse spectaculaire du prix des carburants. Bien des automobilistes renoncent au train parce que, peu à peu, son usage est devenu trop complexe : prix incompréhensibles et excessifs (déplacements à courte distance et province-province), information lacunaire, points de vente supprimés ou ouverts sur des plages horaires trop étroites...

L'action de la FNAUT

Dans ces conditions, et tout en comprenant les préoccupations de la SNCF, la FNAUT lui a demandé de mieux cibler sa décision, qui n'aurait dû concerner que les voyageurs dont les pratiques pouvaient affecter les résultats financiers de l'entreprise : c'est à elle d'être au service du voyageur, et non le contraire, et d'attirer le client au lieu de compliquer encore l'accès au train. La clientèle du train est bien différente de celle de l'avion...

La FNAUT a finalement obtenu :

- que la retenue de 5 euros pour l'échange ou l'annulation d'un billet Loisir ne soit appliquée que dans les 30 jours précédant le jour de départ prévu initialement, et non dans les 3 mois ;

- que la retenue imposée la veille ou le jour du départ soit de 40 % du prix du billet (avec plafond à 15 euros pour les TGV et 12 euros pour les Intercités à réservation obligatoire), afin de ménager les voyageurs effectuant de courts trajets coûtant moins de 37,5 euros ;

- enfin que les échanges et remboursements restent gratuits pour les Intercités sans réservation obligatoire jusqu'à l'heure de départ du train.

Des tarifs mieux adaptés

La SNCF a annoncé simultanément que ses mesures s'inscrivaient dans un cadre plus large de modifications des règles du yield management pour baisser le prix des achats de dernière minute et rendre les cartes de réductions plus avantageuses. La FNAUT approuve évidemment ces mesures à condition qu'elles ne soient pas assorties des baisses de fréquences constatées aujourd'hui sur bien des relations.

Mais la FNAUT a été mise devant le fait accompli face à une autre dégradation : depuis le 15 février, la SNCF, pour faire des économies, a supprimé l'affichage des places réservées dans les Intercités Paris-Bourges-Montluçon et Paris-Nevers. Cette mesure, annoncée très discrètement, provoquera inévitablement des conflits entre voyageurs ayant réservé et voyageurs occupant déjà ces places réservées.

Jean Lenoir et Anne-Marie Ghémard

Forum

Suffixe abusif

Attribuer le suffixe tram à un système d'autobus entretient la confusion. C'est, depuis bien longtemps, une spécialité française. Il n'existe qu'un tramway : le tramway sur fer, véhicule ferroviaire à part entière et seul d'appellation contrôlée. Autobus, éventuellement électrique, et tramway relèvent de créneaux techniques différents.

Le « bluetram » n'est qu'un autobus qui, malgré ses innovations, ne peut en aucune manière se substituer au tramway en terme de capacité, de confort et d'économie d'exploitation.

Tout cela ne serait qu'anecdotique si tous ces engins de substitution ne visaient pas à faire échouer les projets de tramway et à s'opposer à toute politique des transports digne de ce nom.

Didier Grimault, FNAUT Centre Val de Loire

Le déclin du rail

Localité reliée au Mans et à Saumur jusqu'en 1970, La Flèche a vu disparaître successivement ses trains, ses rails, puis le guichet de sa gare en 2013. La SNCF a finalement retiré ses bornes libre-service de la gare routière alors qu'elles permettaient d'acheter des billets TER et Grandes lignes.

En 2014, l'autocar Le Mans-Saumur a transporté 120 000 voyageurs, c'est la ligne routière la plus fréquentée des Pays de la Loire après Nantes-Noirmoutier (125 000 voyageurs)...

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

Qualité de service

Il faut accroître la fiabilité des TER et des TGV. Rentrant de province à Paris, j'ai subi au dernier moment la suppression d'un TER (qui passe... 2 fois par jour), remplacé par un car. La SNCF a averti par SMS : n'ayant pas de portable, je n'ai pas informé. Puis mon TGV a eu un retard d'1h30.

Tout est fait pour laisser l'utilisateur dans une insécurité constante, avec des « surprises » continues, pour que de guerre lasse, il finisse par acheter une bagnole et polluer l'environnement !

Message d'un usager à la FNAUT

Aimer le train ?

J'ai voulu aller à Berlin en avril dernier. Par le train, un trajet Lille-Berlin de nuit impliquait deux changements (à Bruxelles et Cologne), 11 heures de trajet, 102 euros, une arrivée à 4h20 du matin... De jour, le trajet coûtait 224 euros pour 7h40 de trajet.

Eurolines proposait un trajet direct en 13h pour 40 euros, avec une arrivée à 10h. Dans ces conditions, même si on aime le train, le choix est vite fait !

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

Signalisation

La signalisation des lignes régionales secondaires doit être améliorée pour permettre d'augmenter les débits et de réduire la durée de bien des parcours en supprimant les arrêts obligatoires dans les gares.

Je m'étonne qu'on n'ait pas encore trouvé pas un moyen de signalisation et de régulation du trafic simple, économique et quasi-automatique.

Jacques Ottaviani, président de l'APNB

« Droit de retrait »

Suite à une agression verbale d'un contrôleur par un voyageur, le trafic ferroviaire a été totalement paralysé pendant deux jours en Normandie suite à l'exercice, par de nombreux contrôleurs, du droit de retrait, qui n'est pourtant reconnu par le Code du travail qu'en cas de « danger grave et immédiat ». Cette grève sauvage et illégale dont j'ai été victime a pénalisé gravement les usagers : ni préavis des grévistes, ni car de substitution, ni même information dans les petites gares. Seule solution disponible pour aller travailler (300 étudiants m'attendaient) : le taxi ruineux ou l'autostop aléatoire.

Dans quelle entreprise autre que la SNCF bloque-t-on tout service dès qu'un salarié se fait insulter par un client ou un usager ? Je suis écœuré par cette pratique abusive du droit de retrait, qui incite à se reporter sur la voiture ou le covoiturage. Ce droit doit être encadré par voie législative, n'être reconnu qu'en cas d'événements graves et alors limité à une heure et à la ligne sur laquelle l'agression a eu lieu.

Xavier Braud, 27 Brionne

Les usagers du TER sont aussi des électeurs

Je suis très mécontente de la SNCF (trains systématiquement en retard ou surchargés, pannes de matériel roulant, et maintenant pénurie de conducteurs) mais surtout de nos élus à tous les niveaux, qui se préoccupent beaucoup plus de leur réélection et donc de « brosse dans le sens du poil » les agents SNCF qu'il ne faut surtout pas fâcher, car ils pourraient se mettre en grève et paralyser tout le pays !

Entre les élections départementales, régionales, professionnelles et bientôt présidentielles, personne ne bouge. Mais les usagers du train sont eux aussi des électeurs, il faudrait que les élus ne l'oublient pas. Puisque que la SNCF est incapable d'assurer sa mission de service public, que l'État prenne enfin des décisions fortes et ouvre à la concurrence, en délégation de service public, le service TER. Le « politiquement correct », ça suffit !

Françoise Leclerc, Association des usagers des transports du Sud-Gironde

La Cour des Comptes réagit aux critiques de la FNAUT

Didier Migaud, premier président de la Cour des Comptes, a réagi à nos critiques du rapport de la Cour consacré au TGV (FNAUT Infos 237).

M. Migaud réaffirme que le faible taux d'utilisation du TGV dès que la durée du trajet dépasse 4h ne permet pas d'étendre le réseau des LGV. Mais une extension de la LGV SEA vers Bordeaux et Toulouse a précisément pour objectif de réduire cette durée et de rendre le TGV très compétitif face à l'avion ; les difficultés de financement des LGV SEA et GPSO sont d'abord liées à la politique malthusienne de la SNCF.

Selon M. Migaud, les rames TGV, très coûteuses, ne sont pas faites pour rouler 40 % de leur temps sur des voies classiques. Mais, au lieu de supprimer les dessertes TGV terminales au prix de ruptures de charge dissuasives, on peut généraliser l'exemple donné par la SNCF et la région Bretagne, qui ont travaillé récemment sur la complémentarité TGV-TER pour préparer la mise en service de la LGV Le Mans - Rennes. Chaque ville desservie par le TGV disposera d'un panachage de dessertes TGV et TER au prorata des trafics potentiels, ce qui constitue une solution plus intelligente que le clivage entre « villes TGV » et « villes TER » proposé par la Cour des Comptes.

A l'encontre de la fiscalité écologique que la FNAUT préconise, M. Migaud cite Valérie Rabault, présidente PS de la commission des finances de l'Assemblée Nationale, selon qui « un prélèvement élevé sur les carburants affecterait le pouvoir d'achat des ménages, en particulier des ménages les plus modestes, obligés d'utiliser une voiture pour se déplacer » - comme si un centime de taxe supplémentaire sur le gazole allait massivement paupériser la population...

M. Migaud aurait pu citer aussi bien Jean-Paul Chanteguet, président PS de la commission du développement durable, qui préconise exactement le contraire et propose d'aider alors les habitants des zones périurbaines et rurales non desservies par transport collectif (FNAUT Infos 222).

Enfin M. Migaud regrette le caractère « inutilement polémique » des commentaires de la FNAUT sur le rapport de la Cour : nous n'avons pas cherché à polémiquer, il nous a seulement semblé légitime et nécessaire de relever les très nombreuses erreurs techniques commises par les rédacteurs du rapport. Mais pourquoi donc la Cour des comptes n'auditionne-t-elle jamais les usagers-contribuables avant de remettre ses conclusions ? D'éventuels malentendus pourraient ainsi être évités.

Transports et harcèlement sexiste : la FNAUT lance une enquête



Le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh) a dénoncé, dans son avis du 16 avril 2015, le harcèlement sexiste auquel les femmes doivent faire face quotidiennement dans l'espace public, et en particulier dans les transports collectifs.

Le HCEfh a montré que toute femme a été confrontée à ce type d'agression au moins une fois dans sa vie, et que les jeunes femmes sont particulièrement concernées (dans plus de la moitié des cas, la première agression subie intervient avant 18 ans) ; 6 femmes sur 10 craignent une agression ou un vol dans les transports publics franciliens, contre 3 hommes sur 10.

La FNAUT se préoccupe elle aussi de ce problème. Elle diffuse actuellement un questionnaire à participation libre, adressé aux femmes. L'objectif recherché est triple :

- identifier les différents comportements sexistes et violences sexuelles dont les femmes sont victimes dans les transports collectifs ;
- mesurer leur impact sur l'utilisation des transports publics par les femmes ;
- et surtout préciser l'efficacité des différentes solutions avancées pour lutter contre ces comportements inacceptables. Ces solutions concernent les femmes elles-mêmes, les témoins des agressions, les agresseurs, les entreprises de transport et les collectivités.

Le questionnaire élaboré par la FNAUT porte sur :

- l'âge et la catégorie socio-professionnelle des femmes interrogées ;
- leur utilisation des transports collectifs et l'influence du harcèlement sexiste sur cette utilisation ;
- leur expérience du harcèlement, leurs réactions et celles des témoins ;
- leur connaissance des systèmes d'alerte disponibles ;
- enfin leur opinion sur les propositions concrètes imaginées pour combattre le harcèlement sexiste.

Le questionnaire est disponible sur internet à l'adresse suivante :

<http://tinyurl.com/harcelement-transport>

La FNAUT invite les femmes à répondre nombreuses à ce questionnaire dont les résultats lui permettront d'intervenir utilement auprès des Pouvoirs publics et des transporteurs.

La lutte contre le harcèlement sexiste est difficile mais elle est d'autant plus indispensable que les usagers des transports collectifs sont majoritairement des femmes (55 % d'après une enquête de Keolis), surtout entre 8h et 20h.

BIEN DIT

✓ **Bernard Soulage**, président du GIE Transport Public : « le transport public émet 1 % des GES du secteur des transports alors qu'il assure 10 % du trafic ».

✓ **Corinne Lepage** : « il est absurde, quelques semaines après la COP 21, de laisser sans réponse la baisse du prix du pétrole, condamnant ainsi une politique de transition énergétique lancée à grand renfort de superlatifs à Paris ».

✓ **Francis Lemasson**, secrétaire du syndicat CGT au siège de la société Vinci : « le collectif des syndicats CGT du groupe Vinci a pris position sur le projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Il s'oppose aux expulsions des habitants de la Zad et demande une étude indépendante sur l'aéroport existant de Nantes-Atlantique ».



Réponses au quizz du Parisien

Questions : voir FNAUT Infos 243.

1 - Bonne réponse : 5,5. Pour connaître la consommation d'énergie d'un trajet, l'ADEME propose une calculatrice (ademe.fr/eco-deplacements/calculatrice/calculatrice.html). Pour un trajet de 50 km, la voiture consomme 2532 litres équivalent pétrole, le train 465.

2 - Bonne réponse : 14.

3 - Bonne réponse : 25. Selon l'ADEME, pour un aller-retour Paris-Marseille, le train produit 7,2 kg de CO₂. Bien moins que les 186 kg et 312 kg rejetés respectivement par l'avion et l'automobile. Les besoins importants de l'avion en kérosène lors du décollage et de l'atterrissage expliquent ces émissions importantes de CO₂.

4 - Bonne réponse : 170.

5 - Bonne réponse : 5. Le TER/Intercités émet 43g, la voiture avec agro-carburant 85g, l'autobus 130g.

6 - Bonne réponse : vrai.

7 - Bonne réponse : plus de 50% des voies ferrées sont électrifiées (15 164 km) et sont jalonnées de 515 sous-stations électriques.

En bref

Arguments de fraudeurs

Les fraudeurs sur le réseau urbain de Strasbourg ne manquent pas d'imagination (source : 20 Minutes).

« Mon ticket s'est envolé lors de l'ouverture des portes du bus, j'ai voulu courir après mais les portes se sont refermées ».

À la vue des contrôleurs, un couple avec des tickets non validés s'en est pris à ses deux enfants. Les parents leur avaient demandé de pleurer en cas de contrôle.

Un jeune sans ticket s'est fait passer pour un sourd-muet perdu. Les agents ont appelé une patrouille de police pour l'aider. À leur vue, le jeune homme a décliné son identité.

Un contrôleur a demandé à une cliente sans ticket un justificatif d'identité, en vain. Comme il insistait, la dame a alors relevé sa longue robe. Elle ne portait pas de sous-vêtements.

Un homme a expliqué qu'il n'avait pas eu le temps d'acheter un ticket car sa femme allait accoucher. À l'arrêt suivant, sa femme est montée dans le tram. Elle n'était pas enceinte.

« J'ai une infection urinaire, je vais vite à la gare pour aller aux toilettes ».

« Je n'ai pas de ticket, ma mère vient de décéder ». Le contrôleur avait vu le fraudeur rigoler avec des copains avant de monter dans le bus...

Bêtisier

✗ **Philippe Paliard**, délégué du mouvement « Sens commun 38 » lié aux Républicains, à propos de l'adoption du 30 km/h dans la métropole grenobloise : « si l'utilisateur passe trop de temps dans les transports, il va très vite déménager pour réduire son temps de trajet vers son travail ou même changer de ville ».

Un âne bloque le TGV

Un TGV Paris-Nice a été bloqué en gare des Arcs par un âne têtard, qui passait par là et qui s'était arrêté sur les voies. Un agent SNCF persévérant a réussi, au bout de 15 minutes, à le convaincre de laisser passer le TGV.

On croit rêver

Nous avons signalé (FI n°240) que des guichetiers belges avaient cessé le travail pour protester contre la suppression de guichets par la SNCB. Début février, une grève de cheminots du Sud-Ouest a bloqué la circulation des trains Intercités Hendaye-Toulouse. Motif de la grève : le projet de suppression des trains Intercités Hendaye-Toulouse (FI n°235).

Langage imprécis

Selon un journaliste, la dégradation des services ferroviaires s'est accentuée suite au lancement de la pétition nationale de la FNAUT. Il voulait sans doute dire : depuis le lancement...

La desserte ferroviaire de la Lorraine

La desserte TGV actuelle de Nancy vers le sud s'effectue par rebroussement dans cette ville, au prix d'une perte de temps importante, de 3 TGV Luxembourg-Metz-Lyon-midi : un pour Nice dessert Toul, un autre pour Montpellier dessert Neufchâteau, un troisième pour Marseille dessert Neufchâteau et, au prix d'un deuxième rebroussement, Culmont-Chalindrey avec une bonne correspondance venant de Troyes.

Cette desserte va être affaiblie, à l'ouverture intégrale de la LGV Est, par détournement de 2 de ces TGV par Strasbourg et la LGV Rhin-Rhône. Le temps de parcours de Nancy vers le sud sera allongé de 1h30 à 2h.

Le rebroussement de Nancy disparaîtrait si on modernisait la ligne Nancy-Vittel-Merrey, mais Toul, Neufchâteau et Culmont ne seraient plus desservis directement. Une autre possibilité, plus réaliste et plus rationnelle économiquement et soutenue par l'AUT-Lorraine et la FNAUT Franche-Comté, consiste à utiliser la ligne Nancy-Epinal-Lure, déjà électrifiée jusqu'à Epinal : un raccordement à la LGV Rhin-Rhône, peu circulée, peut être créé soit entre Belfort et Montbéliard, soit au sud de Lure, 35 km plus à l'ouest, en passant par Villersexel. Une desserte d'Épi-

nal, chef-lieu du département des Vosges, serait alors possible, alors qu'il n'existe aucune agglomération importante entre Toul et Dijon. Une desserte systématique de Dijon pourrait être maintenue.

On doit déplorer par ailleurs que plusieurs liaisons ferroviaires entre la Lorraine et les régions voisines soient devenues moribondes à force d'horaires mal adaptés et de trop nombreux changements de trains (on n'ose même plus parler de correspondances).

C'est ainsi que pour aller de Metz à Lille, la SNCF ne propose en pratique que des TGV via Paris, particulièrement coûteux pour le voyageur et inconfortables (changement à Paris ou autocar entre Metz et la gare de Louvigny).

Il n'existe plus de trains Intercités Strasbourg-Metz-Lille, qui assuraient de plus la desserte des villes moyennes intermédiaires. Certes un TER relie Metz à Charleville-Mézières le matin en 2h, mais il faut ensuite, après une heure d'attente, emprunter un car et un TER pour atteindre Lille en 4h15 : ce saucissonnage de la liaison est totalement dissuasif, sans parler de retards et de l'impossibilité d'obtenir des informations sur le site voyages-sncf.com.

Claude Pierre dit Barrois, AUT Lorraine

Transports urbains lillois : des hausses injustifiées

La mise en place de la tarification solidaire au 1er janvier 2016 est très positive. Mais de nombreux tarifs augmentent de manière inconsidérée, bien plus que la « compensation de l'inflation et la hausse de TVA » : ticket petit parcours + 25%, Pass journée + 20%, carnets + 12%, Pass 7 jours + 18% et suppression de l'accès au TER et des facilités annexes telles que passagers accompagnants en week-end,...

En outre les Pass Braderie et Grand Stade sont supprimés. Pour la Braderie il faudra donc acheter un pass 2 jours (8,70 au lieu de 5 euros, soit + 74 %) et, pour le Grand Stade, soit un Pass Soirée pour un match à 21h (prix inchangé) soit 2 tickets (3,2 euros, soit + 45 %) si le match a lieu avant 19h !

Le comportement le plus fréquent sera une fraude ou le recours à la voiture qu'on peut garer gratuitement sur les trottoirs en toute impunité malgré les engagements pris de favoriser l'accès en transport collectif (dans le passé le prix du transport collectif était inclus dans le prix du match...).

Cette évolution s'ajoute aux fortes hausses déjà intervenues depuis 2009, d'où un cumul 2009-2016 de + 23 % pour le ticket unité, + 32 % pour le carnet de 10, + 28 % pour le coupon mensuel,

alors que la hausse des prix selon l'INSEE n'a été que de 7 % et que, souvent, les salaires n'ont pas évolué. Simultanément le prix des carburants automobiles s'est effondré, et le stationnement payant n'a pas augmenté : le « signal prix » donné aux usagers n'incite pas à l'usage des transports collectifs !

Certes il faut trouver des ressources. Mais, avant de faire les poches des usagers, on pourrait exploiter un gisement qui reste ignoré à Lille : améliorer la productivité des réseaux.

On peut ainsi accélérer le tramway Mongy entre Pont Hydraulique et son terminus à Tourcoing, et anticiper le passage au vert des feux sur toute la ligne (actuellement la priorité est mal réglée à de nombreux carrefours et le tram s'arrête presque toujours pour redémarrer aussitôt).

On peut aussi accélérer les bus, qui perdent un quart de leur temps aux arrêts (les montées-descentes se font par une seule demi-porte avant !) et un quart aux carrefours (où ils ne sont pas prioritaires). Ils ont donc, même les Lianes, une vitesse commerciale déplorable : 10 à 12 km/h en ville alors qu'un vrai BHNS circulerait à 20 km/h !

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

- Les médiateurs d'entreprises de transport ont été désignés par un organe collégial composé de représentants des professionnels et des associations agréées de consommateurs. La FNAUT a été représentée par Simone Bigorgne pour la RATP et SNCF Mobilités.

- Bruno Gazeau a rencontré le député PS Olivier Faure et la sénatrice LR Fabienne Keller au sujet du financement des associations de consommateurs par l'Etat (FNAUT Infos 241).

- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont été auditionnés par les députés Gilles Savary et Bertrand Pancher, chargés d'une évaluation de la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014.

- Bruno Gazeau, Jean Lenoir et Michel Quidort ont été reçus par Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'ARAFER, autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

- Michel Quidort a rencontré Jocelyn Fajardo (membre du cabinet de Violetta Bulc, commissaire chargé des transports) et Jean-Louis Colson (chargé de l'unité Droits des voyageurs à la Commission européenne). Parmi les sujets abordés : le 4ème paquet ferroviaire et les droits des voyageurs.

- Bruno Gazeau, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Rachel Picard, directrice de Voyages SNCF.

- Bruno Gazeau, Simone Bigorgne et Jean Lenoir ont rencontré Jean Ghédira, directeur d'Intercités. Bruno Gazeau, Jean Lenoir et François Jeannin ont été reçus par le préfet François Philizot.

- La FNAUT s'est retirée de France Nature Environnement en raison de désaccords de fond sur les grands investissements ferroviaires et sur la place de l'automobile en ville.

Journée de formation 2016

La journée de formation 2016 de la FNAUT aura lieu le vendredi 9 septembre au siège de la FNAUT. Elle sera consacrée au transport par autocar à longue distance : les dessertes nouvelles, les gares routières, les droits des voyageurs.

Congrès 2016 de la FNAUT

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

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°244
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : Territoires Photographiques, 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr

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

Un outil indispensable

Le 4ème appel à projets de TCSP que la FNAUT réclame au gouvernement est l'outil indispensable à la mise en œuvre des nouvelles responsabilités des collectivités territoriales prévues par la loi NOTRe (FNAUT Infos 243).

La FNAUT a approuvé la nouvelle organisation de la mobilité telle qu'elle est dessinée par cette loi, qui réduit à deux le nombre de niveaux des Autorités Organisatrices (AO) de la mobilité et confie aux Régions la responsabilité de l'élaboration des Schémas Régionaux d'Intermodalité (SRI).

Les AO urbaines ont compétence sur les périmètres urbains. Ceux-ci ont été considérablement agrandis et sont devenus des « ressorts territoriaux » pour mieux se conformer aux périmètres des bassins d'emploi, d'activité et de chalandise des zones urbaines. Ce faisant, ces périmètres sont de plus en plus pénétrés par des lignes ferroviaires intégrant des gares secondaires, des haltes nombreuses et des points d'interconnexion.

Les AO régionales sont, quant à elles, compétentes désormais pour l'ensemble des mobilités ferroviaires (TER) et routières (services d'autocars interurbains ex-départementaux).

Ces deux types d'autorités organisatrices vont devoir rendre complémentaires leurs réseaux de transport public aux plans géographique (aménagement des points d'arrêt et d'interconnexion), billettique (technique et tarifs) et information des voyageurs sur les horaires et les correspondances.

Cette nouvelle répartition des responsabilités doit donner naissance à de nouveaux projets entrant dans le champ d'un 4ème appel. C'est donc un outil désormais indispensable et la suite logique de la loi présentée par le gouvernement et votée par le Parlement.

Bruno Gazeau

Le Conseil d'Etat a annulé la DUP de la LGV Poitiers-Limoges

Dès la déclaration d'utilité publique de la LGV en janvier 2015, la FNAUT a été la première organisation à déposer auprès du Conseil d'Etat un recours en annulation de cette décision. Outre les lacunes de l'évaluation économique et sociale, elle soulignait le défaut d'utilité publique du projet. Le Conseil d'Etat a entendu cette argumentation : il a annulé la déclaration d'utilité publique de la LGV (arrêt CE 387475, 15 avril 2016, FNAUT).

Un 4ème appel à projets de TCSP : pourquoi attendre ? C'est urgent !



Tramway T7 Villejuif - Athis-Mons (Ile-de-France)

La FNAUT réclame le lancement du 4ème appel à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) prévu par le Grenelle de l'environnement. Mais les besoins croissants de transport collectif dans les zones urbaines sont sous-estimés par le gouvernement, qui s'intéresse bien davantage à la voiture électrique et aux routes qu'aux systèmes de transport de masse, malgré l'importance cruciale de ces derniers pour la santé publique et le bon fonctionnement de la vie économique urbaine. Afin de démontrer l'ampleur des besoins insatisfaits, la FNAUT a recensé 75 projets urbains et périurbains de transport collectif dont la réalisation est indispensable car ils répondent aux exigences de la COP 21, et qu'une hausse minime de la fiscalité automobile permettrait de financer sans problème.

Rappel : le 3ème appel à projets

Le 18 décembre 2014, le gouvernement a présenté les résultats du 3ème appel à projets de transports collectifs urbains en site propre (TCSP) et autres investissements de mobilité durable : il accordé des subventions d'un montant total de 450 millions d'euros et ainsi débloqué la réalisation de 99 projets, d'un montant total de 5,2 milliards d'euros, que les 70 collectivités locales concernées (seules celles de province pouvaient se porter candidates) avaient du mal à financer seules.

Les projets sélectionnés étaient très divers, leur coût allant de 110 000 euros à 420 millions. Ils émanaient d'agglomérations de tailles variées, dont une dizaine de moins de 100 000 habitants. Tous les modes étaient représentés, avec une nette prédominance de l'autobus : 4 mètres (27 km au total), 15 tramways (81 km), 54 cars et bus à haut niveau de service (BHNS) et réorganisation de lignes de bus (811 km), 4 transports par câble ou funiculaires, 3 transports par

voie maritime ou fluviale, 6 parcs à vélos, 13 autres projets de mobilité durable (multimodalité renforcée, billettique, réorganisation de réseaux). Dans le cas des TCSP, il s'agissait de création de lignes ou de renforcement de lignes existantes.

Dès la conclusion du 3ème appel, la FNAUT a demandé au secrétaire d'Etat aux Transports de lancer un 4ème appel à projets (FNAUT Infos 233).

En effet, le montant cumulé des subventions accordées aux collectivités locales à la suite des trois premiers appels (1,8 milliard d'euros) n'atteint pas le montant fixé initialement par le Grenelle de l'environnement (2,5 milliards).

Réponse d'Alain Vidalies : « ce n'est pas d'actualité ». Pourtant les besoins sont bien là et il est urgent d'y répondre, mais le gouvernement ne s'en soucie guère et préfère dépenser beaucoup d'argent public en subventionnant sans réflexion la voiture électrique.

4ème appel à projets de TCSP : pourquoi attendre ?

Une exception française

Tous les grands pays – Allemagne, Grande-Bretagne, USA, Japon, Chine, Inde – investissent massivement dans leur système de transport collectif, en particulier dans les agglomérations. Cette démarche est à la fois écologique, stimulante pour les économies locales et créatrice de nombreux emplois.

Seule la France reste à l'écart de ce mouvement général, malgré l'adoption d'une loi sur la transition énergétique, malgré les engagements pris par le Chef de l'Etat dans le cadre de la COP 21, malgré le poids des coûts externes du trafic automobile (congestion de la voirie, pollution de l'air) et malgré la persistance d'un chômage massif.

Or un réseau de transport public efficace est une des conditions de la compétitivité des métropoles et des grandes villes à l'échelle européenne et même mondiale. En particulier, le transport public favorise le bon fonctionnement du marché de l'emploi. Il en facilite la fluidité en permettant aux personnes non motorisées de postuler à des emplois éloignés de leur domicile.

Un 3ème appel bien tardif

Le 3ème appel à projets a constitué une avancée utile, mais il aurait pu être lancé deux ans plus tôt, dès 2012 : 500 millions d'euros étaient alors disponibles, et ont été stupidement gaspillés dans une baisse des taxes sur les carburants automobiles de 3 centimes pendant 3 mois, ce qui a laissé les automobilistes indifférents (le ministre de l'Economie de l'époque, Pierre Moscovici, avait annoncé que la mesure ne coûterait que 300 millions...).

Ce retard rend un 4ème appel à projets d'autant plus urgent qu'à la suite des élections municipales de 2014, de nombreux nouveaux élus ont pris des décisions régressives en matière de déplacements urbains (FNAUT Infos 226, 229 et 230).

Des appels efficaces

L'expérience montre que les subventions de l'Etat jouent un rôle moteur important en incitant les collectivités à investir en transport collectif urbain.

Leur suppression en 2002 par le gouvernement Raffarin (Dominique Busseau était alors ministre des Transports) a bloqué durablement la réalisation de TCSP ; leur rétablissement en 2009, lors du Grenelle de l'environnement, a permis de relancer la construction de tramways (Brest, Tours, Dijon, Le Havre,...).

Les agglomérations de taille moyenne, encore plus que les grandes, ont besoin d'une aide de l'Etat pour pouvoir investir et maîtriser ainsi un trafic automobile particulièrement envahissant (FNAUT Infos 147).

L'appel d'offres « villes respirables » ciblé sur la qualité de l'air, lancé récemment par la ministre de l'Ecologie, a été plafonné à 1 million d'euros par collectivité, il ne porte pas que sur la mobilité et exclut tout financement des transports publics. Il ne répond donc pas aux préoccupations de la FNAUT.

L'Etat peut aujourd'hui financer un 4ème appel à projets de TCSP. La baisse spectaculaire et vraisemblablement durable du prix des carburants routiers est l'occasion d'augmenter « sans douleur » la taxation des carburants et de recueillir ainsi des sommes considérables permettant de financer de nombreux projets urbains et ferroviaires : un seul centime de taxe supplémentaire sur le carburant automobile rapporte environ 600 millions d'euros par an...

Un 4ème appel est urgent

Malgré les progrès récents, les villes françaises ont accumulé de sérieux retards d'équipement en transport collectif par rapport aux villes suisses et allemandes : l'offre alternative à la voiture est encore lourdement déficiente. Des aires urbaines importantes ne sont encore équipées d'aucun TCSP (Toulon, 600 000 habitants). Même dans les agglomérations déjà bien équipées (Lyon, Strasbourg, Grenoble, Nantes, Bordeaux, Montpellier...), de nombreux projets sont encore dans les tiroirs.

Il est évident, d'autre part, que la demande actuelle est mal satisfaite, les transports publics étant souvent saturés dans les zones denses (et très déficientes voire inexistantes dans les zones moins densément peuplées) : même les métros de Lille, Lyon, Toulouse sont saturés !

Il ne faut donc pas ralentir le rythme des investissements au motif de soi-disant difficultés budgétaires. Le problème n'est pas l'argent, mais la volonté politique. Dans la métropole grenobloise (400 000 habitants), le seul projet programmé est le prolongement de la ligne A de tramway sur... 1 km, et seulement « à l'horizon » 2018.

Anticiper

Il faut aussi anticiper et se montrer ambitieux pour préparer l'avenir. En effet, comme la FNAUT ne cesse de le répéter, la demande future de transport collectif va inévitablement s'accroître pour des raisons variées :

- **sociales** (la population française va augmenter de 15 % d'ici 2040 selon l'INSEE, elle se concentre dans les zones urbaines, elle vieillit, l'image de la voiture s'est dégradée, l'autopartage se développe, les jeunes sont moins motorisés qu'avant) ;

- **écologiques** (les émissions de particules fines, de polluants chimiques et de

gaz à effet de serre doivent impérativement être réduites ; la voiture électrique n'est pas la solution miracle) ;

- **économiques** (le pouvoir d'achat d'une partie de la population diminue, le prix du pétrole ne restera pas éternellement au niveau actuel, les coûts externes du trafic automobile en milieu urbain ne sont plus supportables).

Des besoins sous-estimés

Pour démontrer l'ampleur des besoins insatisfaits, que le gouvernement sous-estime ou préfère ignorer pour ne pas avoir à s'engager financièrement, la FNAUT et ses associations ont établi une liste de 75 projets de TCSP concernant 45 agglomérations de tailles variées : lignes de tramways ou de BHNS et projets périurbains (dessertes par tram-train ou TER) dont des (ré)ouvertures de lignes.

Les projets recensés par nos associations sont souvent soutenus par les élus locaux. Mais il peut s'agir aussi de projets laissés de côté ou refusés par ces élus, par manque de volonté politique face aux lobbies locaux ou par manque supposé de moyens financiers.

Toutes les régions françaises sont représentées dans notre recensement. Les agglomérations concernées sont de grande taille ou de taille moyenne.

Nous avons évidemment recensé des projets urbains : métros, tramways et BHNS. Le choix entre ces techniques dépend des trafics potentiels.

Cependant, et c'est l'originalité de notre travail, nous avons également recensé des projets de dessertes ferroviaires périurbaines par tram-train ou TER. De telles dessertes ont été ignorées lors des appels à projets précédents sous prétexte qu'elles relevaient des Contrats de Plan Etat-Régions.

Or elles peuvent jouer un rôle fondamental pour freiner l'usage de la voiture mais aussi pour structurer l'espace périurbain et contenir l'étalement urbain diffus : il est possible, en effet, de densifier l'habitat et les activités autour des gares périurbaines (FNAUT Infos 183).

Ces dessertes doivent être gérées directement par les agglomérations disposant d'une étoile ferroviaire, l'action des Régions se concentrant sur les relations TER interville. La nouvelle législation (FNAUT Infos 243) donne en effet compétence aux Autorités Organisatrices de la Mobilité sur les services de transport non urbains autrefois gérés par le Département, et le « ressort territorial » de ces autorités s'étend bien au-delà des anciens « périmètres de transport urbain » (PTU) : c'est l'occasion de faire émerger des projets nouveaux.

Tramway ou BHNS ?



BusWay (Nantes)

Chaque technique a son créneau de pertinence. De grande capacité, rapide, très confortable, le tramway est toujours plébiscité et attire fortement l'automobiliste. Il est adapté aux trafics élevés, mais évidemment surdimensionné si le trafic potentiel aux heures de pointe est moins important. En cas de doute, le tramway s'impose.

Il existe de vrais et de faux BHNS. Un vrai BHNS, disposant d'un site propre continu sur son itinéraire et de priorités de circulation aux carrefours, est efficace : à Metz, la fréquentation a augmenté de 21 % un an après la mise en service du vrai BHNS Mettis. Mais les compromis entre bus et voiture sont facilement admis, et les performances des faux BHNS sont médiocres.

A titre d'exemple, le projet lillois de la ligne Liane 5, subventionné dans le cadre du 3ème appel à projets, ne consiste qu'en aménagements très ponctuels et seulement sur la moitié sud de la ligne, avec pour objectif très modeste de passer la vitesse commerciale de 13 à 15 km/h : on est très loin d'un vrai transport en site propre...

Le tramway n'est pas réservé aux grandes agglomérations. La nouvelle offre industrielle est adaptée aux budgets des villes moyennes (moins de 200 000 habitants) telles que Le Mans ou Besançon : selon les experts de l'Atelier du Tram, on peut arriver à 14 millions/km (le BHNS de Metz en a coûté 13). La longévité d'une rame de tramway (30 ans) est double de celle d'un bus, son exploitation est moins coûteuse car sa capacité est très supérieure à celle du bus articulé. En définitive, le tramway n'est pas plus cher que le BHNS.

La demande potentielle est très souvent sous-estimée par les décideurs alors qu'il ne faut pas hésiter à voir grand pour pouvoir faire face à la demande future. Le Busway de Nantes, un BHNS retenu par mesure d'économie alors que le tramway était recommandé par la FNAUT, est un exemple typique de cette sous-estimation : il est aujourd'hui saturé, victime de son succès. Des bus électriques de 24 m devraient être mis en service en... 2018, et ce ne sera qu'une solution provisoire car la capacité du système ne sera augmentée que d'un tiers.

A Rouen, le BHNS à guidage optique TEOR est lui aussi saturé sur le tronc commun des trois lignes en centre-ville (voir page 8) : alors qu'il a été dimensionné pour 40 000 voyages par jour, son trafic quotidien dépasse les 60 000 voyages, un tramway est aujourd'hui nécessaire. Le BHNS de Toulon (page 8) sera saturé dès sa mise en service.

Une politique cohérente

Une politique vertueuse de déplacements urbains ne se résume pas à un effort d'investissement en transport collectif. Cet effort doit s'inscrire dans une politique cohérente portant sur les modes doux, l'intermodalité et la maîtrise de la circulation automobile.

Les aménagements de voirie pour piétons ne doivent pas être oubliés : à Paris, 79 % des déplacements domicile-commerce se font à pied. Il est souhaitable de généraliser le 30 km/h suivant l'exemple grenoblois.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette, membre de la FNAUT, réclame de grands aménagements cyclables (vélostations, autoroutes à vélo, passerelles). Elle demande qu'un appel à projets vélo soit inclus dans le prochain plan national vélo et bénéficie d'une subvention globale de 200 millions d'euros car, comme en matière de transport collectif, les besoins sont sous-estimés par les politiques.

Un 4ème appel à projets doit concerner les gares ferroviaires et routières, et les autres points de correspondances, ainsi que les aménagements nécessaires pour les bus électriques.

Il faut enfin arrêter la construction de parkings centraux (voir le projet nantais invraisemblable de création de 600 places en pleine ville) et les grands investissements routiers qui favorisent la périurbanisation, et densifier activités et habitat le long des axes de TCSP selon le principe des « contrats d'axes ».

L'objectif est bien d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture dans les zones urbanisées. L'expérience montre que la réponse du public aux investissements en transport collectif (et aménagements cyclables) est toujours positive : dans les agglomérations bien équipées, la part modale de la voiture a régressé à moins de 50 % (Lyon, Lille, Strasbourg, Grenoble...) ; à Tours, le succès du tramway a largement dépassé les prévisions, et on se demande bien pourquoi la nouvelle municipalité ne veut pas lancer une deuxième ligne.

Le succès du train périurbain

Les réouvertures des lignes Tours-Chinon en 1982, Nantes-Pornic en 2001, Cannes-Grasse en 2005, Nantes-Châteaubriant en 2014, Avignon-Carpentras en 2015 ont démontré l'efficacité des dessertes ferroviaires périurbaines. Chacune de ces lignes est fréquentée aujourd'hui par plusieurs milliers de voyageurs chaque jour. Ces succès confirment l'intérêt de préserver les emprises ferroviaires inutilisées. Ils doivent inciter à sauvegarder celle de la petite ceinture parisienne : Paris est la seule capitale européenne à ignorer délibérément l'existence d'un patrimoine aussi exceptionnel.

Les réouvertures ne sont pas gratuites. Cependant il faut déduire de leurs coûts celui des investissements qui auraient été nécessaires sur l'axe routier pour en éviter la saturation, et le coût social de la congestion routière, des accidents et de la pollution de l'air qui seraient évités grâce au report de trafic routier sur le rail.

Depuis 15 ans, 500 km de lignes périurbaines et 300 gares ont été ouvertes ou rouvertes en Allemagne.

Une belle performance

Les résultats d'une enquête menée en 2015 auprès de 28 000 personnes montrent que la part modale de la voiture dans la métropole de Lyon continue de diminuer au profit des transports collectifs en passant de 48% (en 2006) à 42% (en 2015). Ils apportent un démenti cinglant au rapport récent de la Fondation pour l'Innovation Politique sur les transports (FNAUT Infos 242), dont les auteurs affirmaient que le transfert modal attendu en particulier de la mise en service de tramways ou métros est « invisible dans les statistiques ».

Sur la période considérée, suite à la politique engagée par les élus lyonnais, la part modale du transport collectif est passée de 15% à 19% et celle de la marche de 33 % à 35 %.

Après une progression très spectaculaire, la part modale du vélo s'est stabilisée à 2% (elle est passée de 2% à 3% dans les villes de Lyon et Villeurbanne). La combinaison du vélo avec un autre mode de transport est par contre en forte hausse (+ 18%), ce qui confirme l'utilité d'une approche multimodale des déplacements.

Le cas le plus illustratif des erreurs à éviter est celui de la Nouvelle Route du Littoral de l'île de la Réunion (une autoroute de 12 km sur pilotis implantée en plein océan entre Saint-Denis et la Possession) : l'association ATR-FNAUT propose d'abandonner ce projet invraisemblable au profit d'une solution terrestre plus légère, et de revenir au projet initial de tram-train (FNAUT Infos 220 et 228).

Signalons que la FNAUT a commandé récemment aux cabinets Trans-missions et TTK une évaluation des choix effectués dans le passé entre tramway (sur fer ou sur pneus) et BHNS dans quelques grandes agglomérations françaises. L'objectif de cette étude est double : recenser les cas où l'alternative tramway/BHNS a été étudiée ou aurait dû l'être, puis évaluer les solutions mises en place, notamment au regard du trafic prévu ou constaté.

Les projets de TCSP recensés par la FNAUT

Precisons que les trois listes données ci-dessous ne sont pas exhaustives. Les deux premières concernent des projets souhaités à la fois par nos associations et par les élus, la troisième rassemble des projets nécessaires mais délaissés par des élus qui refusent de remettre en cause la place de la voiture en ville et utilisent souvent les difficultés budgétaires pour justifier leur immobilisme.

Projets urbains

Des projets de BHNS (ou de prolongements) existent dans les villes suivantes de province : Bayonne, Chambéry (entre le centre et la zone d'activités de Technolac), Douai, Lille (vers Comines), Lyon (site propre pour la ligne C3), Pau, Poitiers, Rouen, Saint-Quentin, Strasbourg (prolongements ouest et nord du BHNS existant), Thionville, Valenciennes. Citons aussi, en Ile-de-France : le TZen 3, site propre bus de 10 km entre Paris et Gargan (93), et le TZen 4, site propre bus de 14 km entre Viry et Corbeil (91).

Les projets de tramway, et parfois de métro, sont aussi nombreux, y compris dans des villes déjà bien équipées :

- Bordeaux (prolongement de la ligne A jusqu'à l'aéroport de Mérignac, ligne de rocade - voir page 8) ;
- Grenoble (prolongements des lignes A et E, ligne nouvelle vers Meylan) ;
- Montpellier (prolongement de la ligne 3 vers l'aéroport) ;
- Nantes (desserte du nouveau CHU, nouvelle liaison nord-sud) ;
- Paris (prolongement du T8 sur 6 km de Saint-Denis à Rosa Parks) ;
- Rennes (prolongement de la ligne A du métro automatique Val) ;
- Saint-Etienne (projet de ligne L5) ;
- Strasbourg (prolongements de lignes existantes à Wolfisheim, Vendenheim et Lingolsheim) ;
- Toulouse (projet de téléphérique Rangueil-Oncopole).

Projets périurbains

De nombreuses lignes périurbaines restent inutilisées ou sous-utilisées :

- Alès-Bessèges ;
- Annecy-Albertville ;
- tour du bassin d'Arcachon ;
- ligne de la rive droite du Rhône ;
- Avignon-Nîmes ;
- Morteau - La Chaud-de-Fonds ;
- Châlon-sur-Saône - Saint-Marcel ;
- Forbach-Sarrebruck ;
- Evian - Saint-Gingolph ;
- Grenoble-Vif/Vizille ;
- Le Mans - La Flèche ;
- Lille-Seclin/Baisieux ;
- Lyon-ouest lyonnais ;
- Lyon-Trévoux ;
- Lyon-Crémioux ;

- Montpellier-Castries-Sommières ;
- Montpellier-Fabrègues-Paulhan ;
- Nancy-Champigneulles-Jarville ;
- Nîmes - Le Grau-du-Roi ;
- Orléans - Châteauneuf-sur-Loire ;
- Orléans-Montargis ;
- Sarrebruck - Sarre-Union ;
- tram-train de la vallée de la Fensch ;
- Tours - Saint-Pierre-des-Corps.

Des RER peuvent même être créés dans diverses agglomérations : Chambéry (entre Aix-les-Bains et Montmélian), Lille (entre Lille et le bassin minier), Nancy (vers Toul, Lunéville, Pont-Saint-Vincent, Pont-à-Mousson), Strasbourg (Mommenheim - Strasbourg - Erstein, Haguenau-Strasbourg-Kehl, Molsheim-Strasbourg-Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim).

Trop de projets ignorés

Enfin, de nombreux projets de créations ou extensions de lignes, souvent étudiés de longue date, sont réclamés par nos associations mais ont été abandonnés explicitement, reportés ou délaissés par les élus concernés :

- BHNS (Angoulême, Dunkerque, Niort, Toulon axe nord-sud) ;
- tramways (Amiens ligne abandonnée, Avignon ligne 2, Aubagne, Angers ligne 2, Montpellier ligne 5, Toulon axe est-ouest, Tours ligne 2) ;
- conversion du TVR de Nancy en tramway, suivant l'exemple de Caen ; conversion des BHNS saturés de Nantes et Rouen en tramways ;
- réutilisation de la petite ceinture ferroviaire de Paris (Paris est la seule capitale européenne disposant d'une telle emprise et à ne pas l'exploiter) ;
- réouvertures de lignes périurbaines (Dunkerque - Bray-Dunes, Genève - Saint-Julien) ;
- abandon de la Nouvelle Route du Littoral de la Réunion et retour au projet abandonné de tram-train Saint-Paul - Sainte-Marie.

Une grave erreur

En délaissant des projets intelligents, ou en refusant de les subventionner, élus locaux et gouvernement portent une lourde responsabilité :

- sans investissements ambitieux de transport collectif, les citadins et habitants des zones périurbaines continuent, en l'absence de solution de rechange, à se déplacer massivement en voiture, malgré l'insécurité, la fatigue et le temps perdu dans les embouteillages ;
- dans ces conditions, il est impossible de lutter efficacement contre la pollution de l'air urbain, on en est réduit à « traiter » les pics de pollution. Ce grave problème de santé publique - sans parler du bruit, aussi dangereux que la pollution de l'air - ne sera pas résolu sans employer les grands moyens.

L'échec du BRT

Selon l'université de Berkeley, la saturation des BHNS de Nantes et Rouen n'est pas un phénomène exceptionnel. Elle est observée, à plus grande échelle, sur les BRT (Bus Rapid Transit) de Bogota et Curitiba (Colombie) volontiers cités en exemple mais eux aussi victimes de leur succès. Entre 2005 et 2010, la fréquentation de celui de Bogota a augmenté de 30 % alors que la capacité n'a pu être accrue que de 2 %. Les fréquences ont été renforcées jusqu'à un bus toutes les 30 secondes aux heures de pointe : des embouteillages de bus sont apparus et les coûts d'exploitation (personnel) ont explosé.

Les conditions de transport se sont dégradées (« sardine-like conditions ») et l'insécurité (vols à la tire, attouchements) s'est développée à un tel point que les usagers appartenant à la classe moyenne, même s'ils habitent le long des lignes, ont abandonné massivement le BRT et acheté des voitures. Aucune solution ferroviaire n'est envisagée.

Aymeric Gillaizeau, FNAUT Pays de la Loire

Déplacements domicile-travail

Selon la DARES (direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques, ministère du Travail), l'utilisation des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail a régressé de 25 % entre 1998 et 2010, passant de 15 % à 11 % des actifs.

Plus d'un tiers des travailleurs consacre au moins une heure par jour à se rendre sur son lieu de travail.

Périurbanisation

Selon l'INSEE, la périurbanisation s'est poursuivie dans la cuvette grenobloise entre 2006 et 2011 : la population de Grenoble a augmenté de 0,8 %, celle des banlieues de 1,6 % ; 9 % des logements étaient vacants à Grenoble, moins de 5 % à l'extérieur, ce qui traduit la cherté des logements centraux ; 66 % des ménages étaient motorisés à Grenoble, 84 % à l'extérieur.

Comprenne qui pourra...

Le choix entre tramway et BHNS donne lieu à des situations cocasses. Dans l'agglomération d'Avignon, les élus LR ont réussi à imposer la construction d'une première ligne de tramway, mais la maire PS d'Avignon et le maire FN du Pontet ont fait échouer la moitié du projet.

A Toulon, c'est exactement l'inverse : le maire LR refuse le tramway (page 8) que recommandaient les élus PS et FN. A Amiens, les élus LR ont éliminé le projet de tramway défendu par le PS mais critiqué par le FN.

Seuls les écologistes EELV ont adopté la même position, favorable au tramway, dans les trois agglomérations.

Un signal fort... et stupide

Anne Hidalgo : « La mobilité électrique, c'est l'avenir, la Formule E est une très belle manière de la promouvoir auprès du grand public. Beaucoup d'associations engagées contre la pollution soutiennent cette initiative. Paris soutient la Formule E, parce que c'est un accélérateur fantastique pour l'innovation dans le champ électrique et sa promotion dans nos villes ».

Patrick Kanner ne craint pas la grandiloquence et le ridicule : « cet événement démontrera notre capacité à accueillir le monde entier, en France, dans cette belle ville de Paris. Le signal fort que nous adressons au monde est que la France est debout, qu'elle a la tête levée et est capable d'accueillir les plus grands événements sportifs internationaux. Je pense bien sûr à l'Euro 2016 et à la candidature des jeux Olympiques ».

Jérôme d'Ambrosio, pilote de formule 1 électrique : « nous allons toucher un public nouveau qui n'est pas le public de la course automobile traditionnelle, c'est vraiment important pour nous ».

Alain Prost : « nous préparons l'avenir, nous allons toucher un public plus jeune et plus féminin ».

www.tomsguide.fr : « Les fans de Formule 1 en ont rêvé, la Formule E le fait. Paris va accueillir une course automobile intramuros sur un site historique. Composé de 14 virages, le circuit passera devant le tombeau de Napoléon ». « Ce sera une manifestation d'envergure internationale, une révolution dans le monde du sport automobile », s'enthousiasme **Alejandro Agag**, directeur de Formula E.

www.actu-environnement.com : « la compétition se jouera au coude-à-coude, un spectacle qui promet du suspense et des frissons ».

Lu sur le site de la course : « Le son des voitures de course est un élément très important pour les fans. Contrairement à une idée reçue, les monoplaces de Formula E sont loin d'être silencieuses. Elles produisent un son moderne, futuriste. À haute vitesse, le son produit par la SRT-01E de Renault est d'environ 80 décibels, plus qu'une voiture de route à essence (environ 70 décibels) ».

Une décision calamiteuse

Denis Moreau, Rue de l'Avenir : « il est affligeant de constater qu'en 2016 la Maire de Paris utilise, pour promouvoir la voiture électrique, l'idéologie de la vitesse au lieu de prôner une conduite apaisée et citoyenne qui a tant de mal à progresser dans les esprits faute d'information, de pédagogie et de contrôle. Quelle décision calamiteuse pour la sécurité des déplacements en milieu urbain, compte tenu de la valorisation de la vitesse qu'elle perpétue ! »

Une course automobile en plein cœur de Paris !

© Wikipedia

Sous la pression des constructeurs automobiles, Anne Hidalgo, maire PS de Paris, soutenue par Patrick Kanner, ministre PS de la Ville, de la Jeunesse et des Sports, a accepté d'organiser, le 23 avril, une course de voitures électriques en plein Paris, avec la participation de pilotes professionnels de formule 1. Le circuit de 2 km entourait les Invalides. La dernière compétition automobile à Paris (bois de Boulogne) datait de 1951.

La compétition automobile permet de faire progresser la technologie. Mais rien n'empêchait d'organiser la course sur un circuit traditionnel.

Certes, bien qu'organisé dans le secteur protégé du 7ème arrondissement, ce « Grand prix de formule 1 électrique » n'a pas perturbé la vie des Parisiens de manière insupportable. Mais, comme on pouvait le prévoir, il a eu un retentissement médiatique important et a été l'occasion d'une vaste opération de promotion de la voiture électrique et de « greenwashing » de l'usage de l'automobile.

Rue de l'Avenir, les Droits du Piéton, la Fédération des Usagers de la Bicyclette et la FNAUT ont dénoncé, dès son annonce, cette manifestation anti-pédagogique et trompeuse.

Une initiative déplacée

Cette promotion inattendue et consternante de la vitesse automobile (230 km/h !) sous prétexte d'écologie est perverse : on sait que la vitesse, verte ou non, est la cause principale des accidents routiers (FNAUT Infos 239).

Par ailleurs cette initiative est totalement contradictoire avec la volonté affichée de la Ville d'apaiser Paris, d'y réduire la place de la voiture, d'y encourager la marche et l'usage du vélo par la généralisation des zones 30.

Enfin, bien loin d'être « un signal fort adressé au monde », elle est nocive pour l'image internationale de Paris : imagine-t-on un tel rodéo à Copenhague ou Amsterdam, villes où la voiture a été remise à sa juste place sans être exclue et où le bien-être des habitants est une priorité des élus ?

La solution miracle ?

La voiture électrique est présentée par ses promoteurs(-trices) comme la panacée. Or, si elle permet de réduire le bruit et la pollution chimique locale de l'air, elle est aussi encombrante et accidentogène que la voiture thermique, et elle émet presque autant de particules fines (en raison de l'usure des pneus et des plaquettes de freins). Son usage généralisé est donc inadapté au milieu urbain : il n'est vraiment justifié que dans le cas des flottes captives (livraisons, taxis, voitures partagées).

La voiture électrique est en réalité une fausse bonne idée : son cycle de vie n'est pas nécessairement moins émetteur de gaz à effet de serre que celui de la voiture thermique (voir encadré).

Rappelons aussi que les très coûteuses subventions accordées à la voiture électrique (10 000 euros à l'achat d'un véhicule neuf) et aux équipements de recharge, financées par l'ensemble des contribuables, ne sont pas équitables : elles bénéficient essentiellement aux ménages aisés, qui peuvent seuls s'offrir un véhicule électrique.

Enfin l'obsession de la traction électrique conduit à des absurdités. Les 4 000 bus thermiques RATP ne sont responsables que d'une part marginale de la pollution de l'air à Paris (évaluation effectuée avant l'affaire Volkswagen, qui a démontré que la pollution réelle des voitures thermiques est bien plus élevée que ce qui était annoncé). Leur remplacement par des bus électriques deux fois plus coûteux va mobiliser un milliard d'euros, au détriment d'investissements plus efficaces (à commencer par des couloirs réservés aux bus) et d'un renforcement de l'offre pouvant attirer une clientèle nouvelle.

La recherche légitime de progrès technologiques ne doit pas servir à promouvoir l'usage de la voiture. La mobilité durable passe en priorité par une réduction de l'usage de la voiture, quel que soit son type de motorisation, c'est-à-dire par des changements de comportements individuels.

La voiture électrique, un bilan carbone incertain

Selon le journal britannique New Scientist, une voiture à essence récente émet environ une tonne de CO₂ par an. Mais si on tient compte des émissions au cours de sa fabrication et de l'élaboration de l'acier de sa carrosserie et de ses composants en verre, aluminium, caoutchouc, tissu et cuir, le total se monte à 6 tonnes de CO₂ ! Ce dernier chiffre est le même pour une voiture électrique... Celle-ci ne libère pas de CO₂ en roulant, mais si l'électricité est produite à partir de charbon, pétrole ou gaz, on ne fait que déplacer les émissions. Si l'électricité provient de panneaux solaires, il faut tenir compte des émissions lors de la purification poussée du silicium qui compose les panneaux. Si elle est d'origine éolienne, il faut tenir compte des émissions lors de la fabrication des puissants aimants des turbines. Ma conclusion : pour limiter vraiment les émissions (et aussi les gaspillages d'espace et de matières premières), il faut en priorité limiter l'usage de la voiture particulière et du camion.

Jacques Scornaux, AUT Ile-de-France

Forum

Avignon-Carpentras

On se demande si la ligne Avignon-Carpentras a bien été rouverte... Pendant les vacances scolaires d'hiver, deux trains sur trois ont été remplacés par des cars, comme si le confort du meilleur autocar pouvait égaler le confort du plus mauvais autorail. Et le trajet de bout en bout dure 1h20 au lieu de 40 minutes. Des rames TER et des conducteurs ont en effet été réquisitionnés pour assurer la desserte des stations de ski. Les abonnés ont été informés par la SNCF par courriel, mais les usagers occasionnels sont restés sur les quais.

Réflexion d'un de ces derniers, cité par La Provence : « je n'ai pas pris un billet de train pour voyager en car et rater ma correspondance pour Paris ».

Si la SNCF remettait des rames tractées entre Marseille ou Valence et Briançon, elle dégagerait un nombre important d'automoteurs diesel, elle pourrait répondre mieux aux pointes de trafic (en rajoutant des voitures).

Et les voyageurs retrouveraient le niveau de confort qui leur était offert il y a 30 ans, et qu'ils ont perdu après la mise en service de matériels « modernes » inadaptés à des parcours de plus de 1h30. A quand un nouvel exploitant ?

Claude Jullien, FNAUT PACA

TET : un gouffre financier ?

Parler de gouffre financier à propos du déficit (400 millions par an) des trains Intercités (TET) est abusif, d'autant que ce déficit est assumé pour l'essentiel par la SNCF. Ces trains transportent 100 000 voyageurs par jour soit plus de 30 millions par an (le TGV en transporte 100 millions hors relations internationales) et le taux moyen de couverture des coûts d'exploitation par les recettes commerciales est de 70 %.

Comparons au TER : un million de voyageurs par jour, soit environ 300 millions de voyageurs par an (15 milliards de voyageurs x km et un trajet moyen de 50 km), un taux de couverture de 30 % et, en 2013, une subvention totale d'équilibre des 20 Régions (hors Corse et IdF) de l'ordre de 4 milliards d'euros hors investissements en infrastructures et matériel roulant, soit 200 millions en moyenne par Région (Ville, Rail et Transports, juillet 2015).

La subvention par voyageur est donc à peu près la même pour les TER et les Intercités. Mais la subvention par voyageur kilomètre, plus significative, est 4 fois plus faible pour les TET que pour les TER, la longueur moyenne du parcours en TET étant de 200 km.

Jacques Ottaviani, président de l'Association pour la Promotion de la ligne Nantes-Bordeaux (APNB)

TER supprimés

Les suppressions ou diminutions d'offre TER, avec ou sans autocars de substitution, se font sur des lignes déjà très fragiles et, particulièrement, dans des zones rurales qui servent de réservoir pour les zones urbaines.

C'est typiquement le cas en Nord - Pas de Calais - Picardie où ce sont d'abord les lignes dites secondaires qui sont touchées, par exemple Creil-Beauvais ou Amiens-Compiègne.

Patrick Vernay, Christiane Dupart

Une ligne délaissée

Sur la ligne à voie unique Annecy - La Roche sur Foron - Annemasse, les fréquences et les vitesses très faibles ne peuvent que favoriser l'utilisation de l'autoroute A41 Nord, construite récemment à grands frais (40 millions d'euros/km) et déjà saturée : un passage partiel à 2 x 3 voies est étudié dans le cadre de la poursuite d'une politique de tout routier en Haute-Savoie, les objectifs de la COP 21 sont oubliés...

Edmond Luca, 69 Lyon

Les leçons du tramway

Des tribulations du tramway d'Orléans, on peut tirer quatre leçons.

Le tramway n'est ni de droite, ni de gauche, c'est un outil au service de toute la population. Il s'inscrit dans une continuité au-delà des échéances électorales et doit être réalisé en dehors de toute considération partisane. C'est finalement ce qui a prévalu à Orléans. Lors de l'inauguration de la 2ème ligne, le maire UMP Serge Grouart a rendu hommage à son prédécesseur PS Jean-Pierre Sueur, qui a lancé la première.

La notion de réseau est essentielle, elle est génératrice d'économies d'échelle. L'idéal est d'avoir un réseau maillé de plusieurs lignes, comme à Strasbourg, Grenoble ou Montpellier.

En transport public, il faut utiliser des techniques fiables et éprouvées. Le tramway bénéficie de 160 ans d'expérience : il évite soucis et déboires, tant aux usagers qu'aux décideurs (voir Nancy, Caen, Douai et, dans une moindre mesure, Clermont-Ferrand).

Enfin, il faut prévoir large. La capacité d'un TCSP dépend à la fois de la qualité du site propre et de l'emport des véhicules : la frilosité n'est pas de mise, car il ne faut pas prendre le risque de rebuter le client par une offre trop chichement mesurée, notamment à l'heure de pointe. Quand tous les critères de qualité sont au rendez-vous (confort, accessibilité, temps de parcours prévisible), le TCSP est plébiscité : un BHNS est très vite insuffisant. Le choix technique doit toujours s'opérer dans une vision prospective.

Didier Grimault, Collectif Tramway d'Orléans

L'expertise de Gérard Mathieu

Nous donnons ici quelques précisions en réponse à des questions suscitées par l'expertise de Gérard Mathieu sur l'hypothèse de trains Intercités circulant à 200 km/h (FNAUT Infos 244).

Les gains de temps liés à des relèvements de vitesse ont été calculés en général par rapport aux meilleurs temps de parcours actuels. Dans certains des cas étudiés, cependant, ces temps sont moins performants que dans le passé pour diverses raisons (vieillesse des infrastructures et/ou des matériels roulants, conditions dégradées d'exploitation, suppressions de dessertes directes). Le temps de référence retenu est alors le meilleur temps observé dans le passé.

Les gains de temps ont été calculés pour des relèvements de vitesse pouvant aller jusqu'à 220 km/h, vitesse accessible à des rames automotrices sur la plupart des sections où le 200 km/h l'est aux trains tractés.

Un relèvement de vitesse à 200 km/h n'est pas envisageable si la ligne considérée est saturée. Certains estiment que c'est le cas aujourd'hui de la ligne PLM Dijon-Lyon (197 km). Mais il est difficile d'apprécier le degré de saturation d'une ligne. On peut ainsi imaginer que, sur cet itinéraire, une partie du trafic de fret soit reportée sur la ligne de la Bresse, construite à cet effet dès 1883 par le PLM : un relèvement de la vitesse des Intercités (et des TGV) à 220 km/h serait alors possible surtout si, comme en Alsace, les TER circulaient à 200 km/h. Cette démarche porterait de 500-600 à 700-900 km la longueur totale supplémentaire des lignes classiques parcourables à 200 km/h.

Comme l'a démontré Gérard Mathieu, la circulation de trains Intercités à 200-220 km/h n'est pas possible sur l'ensemble des grandes lignes classiques. Ce constat ne signifie absolument pas que le 200-220 km/h doit être écarté. Comme nous l'avons écrit, cette vitesse devra être recherchée sur les lignes structurantes, en particulier Paris-Clermont et Paris-Limoges. Il est donc indispensable qu'un matériel nouveau, apte à 220 km/h, soit mis à disposition des exploitants en France par les constructeurs ferroviaires.

La technique pendulaire est très coûteuse (mais elle a son créneau). Le matériel est plus coûteux à l'achat et à l'entretien que le matériel ordinaire. La voie doit être lourdement armée et impeccablement entretenue. En effet les efforts transversaux sur la voie ne sont pas compensés par la pendulation. Celle-ci compense la force centrifuge seulement au niveau du plancher, donc des voyageurs, et non du bogie.

Très mal dit

X Jean-Charles Decaux, codirecteur de l'entreprise de mobilier urbain JCDecaux : « doter la ville de Paris de l'abribus le plus innovant déployé à ce jour dans le monde est une grande fierté ». Ses abribus viennent d'être couronnés du « Janus de la Cité 2015 » décerné par l'Institut français du design, dont les membres ne prennent pas souvent l'autobus. Selon la FNAUT Ile-de-France (qui, évidemment, n'a pas été consultée par Decaux), ils ne protègent ni du vent ni de la pluie, et les sièges sont trop étroits... Innovant, peut-être, mais pas de quoi être fier !

Le bêtisier de la droite grenobloise

Le maire EELV de Grenoble, Eric Piolle, soutenu par le président PS de la Métropole, Christophe Ferrari, va étendre le centre piéton, actuellement fragmenté contrairement à ceux de Strasbourg ou Nantes. Ses opposants LR ont réagi de manière plutôt sommaire.

Matthieu Chamussy : « l'interdiction de la circulation sur plusieurs grands axes est mortifère, il est promu par des bobos qui veulent imposer leurs certitudes et leur mode de vie. Je refuse l'extrémisme de quelques hurluberlus déconnectés de la vie quotidienne ».

Richard Cazenave, ancien adjoint d'Alain Carignon dans les années 1980, est « révolté par les méthodes de voyous de cette municipalité totalement totalitaire » car « de nouvelles rues piétonnes entraveront l'accès automobile aux commerces haut de gamme ».

Sujets de bac 2016

Section Philosophie

- Commentez et appliquez au secteur des transports collectifs cette maxime de Léonard de Vinci : « ne pas prévoir, c'est déjà gémir ».

Section Lettres

- Discutez cette maxime de Pierre Mendès-France : « l'homme politique a pour mission de défendre l'intérêt profond de la collectivité contre la demande immédiate ».

Section Economie

- Illustrez cette affirmation d'Albert Einstein : « le monde ne sera pas détruit par ceux qui font le mal, mais par ceux qui le regardent sans rien faire ».

Section Sciences

- Appliquez cette réflexion de Claude Chabrol au secteur des transports : « la bêtise est infiniment plus fascinante que l'intelligence. L'intelligence a des limites, la bêtise n'en a pas ».

La consultation des archives de FNAUT Infos est strictement interdite pendant les épreuves. Les meilleures copies seront publiées prochainement dans notre bulletin.

En bref

Tromperie écologique

Les 23 et 24 janvier, a lieu à Lans-en-Vercors (38) la 26ème édition du « Trophée Andros ». Au lieu de développer une offre touristique attractive en toute saison, la commune a préféré, pour assurer un semblant d'activité le temps d'un week-end, jouer la carte du sport automobile, tocade polluante du siècle passé. C'est l'image même du massif du Vercors, pourtant Parc Naturel Régional, qui est ternie.

Si depuis 2007 les organisateurs de la course se flattent de faire concourir des véhicules électriques, ce n'est malheureusement qu'une opération bien rodée de « greenwashing » : le réseau électrique des stations de ski étant inadapté pour recharger les batteries, il faut brûler des milliers de litres de fioul dans des groupes électrogènes pour les alimenter (source : EELV Isère).

Capitalisme américain

La Convergence Nationale Rail (CNR-CGT, voir FNAUT Infos 226) élève le débat dans l'Humanité du 17-02-2016 : elle affirme que le ministre des Transports s'appête à ouvrir le rail à la concurrence « afin de préparer le terrain au capitalisme américain dans le cadre du futur traité transatlantique ».

Les relations ferroviaires Montluçon-La Rochelle

Jean-Claude Bechade, président de l'association ALTRO qui milite pour la LGV Poitiers-Limoges (2 milliards d'euros) et la Via Atlantica : « Si on parle de rentabilité, c'est qu'on n'a pas pris le problème du bon côté. On s'est bloqué sur le Paris-Limoges en deux heures, mais il n'y a pas que Paris. On pouvait envisager un Montluçon - Guéret - La Rochelle ». Quel trafic entre Montluçon, Guéret et La Rochelle ?

Agenda

Journée de formation 2016

Cette formation gratuite aura lieu le vendredi 9 septembre au siège de la FNAUT. Elle sera consacrée au transport par autocar : nouvelles dessertes, gares routières, droits de voyageurs. Intervenantes : Sonia Arhainx, directrice d'Isilines-Transdev ; Sophie Labrune, responsable juridique de la FNTV ; Sophie Ridoux, membre de la DGCCRF.

Inscription obligatoire : contact@fnaut.fr

Colloque du 28 septembre

Un colloque organisé par la FNAUT sur l'avenir du système ferroviaire aura lieu le mercredi 28 septembre 2016, salle Victor Hugo à l'Assemblée Nationale.

Grand prix national de la bêtise

X Jean-Pierre Giran, professeur des universités et maire LR de Hyères : « un tramway à Toulon ? Pourquoi pas un retour à la diligence ? » Plaignons les pauvres étudiants de ce professeur ignorant qui n'a jamais voyagé...

Une proposition inattendue

Ségolène Royal, ministre de l'environnement, a proposé la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim (Alsace) et sa transformation en usine de fabrication de... voitures électriques.

A méditer

✓ **Michel Rocard** (La Tribune du 29 mai 2015) : « Faire passer des millions d'automobiles du parc européen de l'essence à l'hybride ou l'électrique, n'est pas improbable. C'est un marché qui s'ouvre, mais il faudra injecter des dizaines de milliards d'euros ».

✓ **Dominique Plancke**, ancien conseiller régional EELV de la région Nord - Pas-de-Calais : « on fait des investissements monstrueux pour la voiture électrique mais on a finalement assez peu de résultats et de retours d'expérience ».

✓ **Bruno Gazeau**, président de la FNAUT : « Le mieux est l'ennemi du bien. Oui à des bus propres mais pas au prix d'une réduction des services résultant d'un surcoût d'investissement et de fonctionnement des réseaux urbains en période de disette budgétaire ».



Paris-Clermont : attention au dos d'âne !

Le président et le Paris-Clermont

Selon Laurent Wauquiez, président LR de la région Auvergne-Rhône-Alpes, prendre le train Paris-Clermont, c'est « avoir le sentiment d'être un citoyen de seconde zone » : « les rames sont formées de vieux wagons, on y est chahuté dans tous les sens ; ces rames chaotiques vous secouent la moitié des vertèbres, c'est un problème très important pour les auvergnats ». Or les 13 rames Corail en service sur Paris-Clermont ont été modernisées récemment. Le Petit Journal de Canal Plus a interrogé les voyageurs : tous les auvergnats de souche sont très satisfaits du confort des rames, aucun d'entre eux ne souffre des vertèbres.

Rouen : BHNS saturé

A Rouen, en complément du tramway et de TEOR, un faisceau de trois lignes de BHNS à guidage optique, les cinq lignes de bus les plus importantes ont bénéficié récemment d'une vaste opération de requalification portant à la fois sur l'infrastructure (couloirs réservés, priorités aux carrefours, aménagements des stations), le matériel roulant (achat de bus neufs) et la fréquence (10 minutes d'attente au maximum). Dès les premiers mois d'exploitation de ces lignes labellisées FAST, une nette progression de la fréquentation a été observée dans plusieurs secteurs de l'agglomération.

Dans le même temps, hélas, TEOR, victime de son succès, atteint la saturation : dimensionné pour 40 000 voyages par jour, il voit son trafic quotidien dépasser désormais les 60 000 voyages. En centre-ville, sur le tronçon commun aux trois lignes, il devient difficile de trouver une place à bord des véhicules, en dépit de fréquence particulièrement soutenues (un passage toutes les 2 à 3 minutes). La situation est analogue à celle du Busway de Nantes (FNAUT Infos 221 et 223) : une évolution du système vers le mode tramway est maintenant nécessaire.

Bernard Champeaux, CPTC, FNAUT Normandie

Bordeaux : bientôt une ligne de rocade tramway ?

A Bordeaux, un projet de nouvelle ligne de tramway, dénommée Gradignan-Talence-Bordeaux, est très sérieusement étudié par les élus de la communauté urbaine. Cette ligne partirait de Gradignan, au sud de la Métropole. Une correspondance serait possible à la gare de Talence-Médoquine avec les TER Bordeaux-Arcachon/Médoc, puis avec la ligne B à Talence Arts et Métiers. La ligne rallierait la ligne A à l'hôpital Pellegrin de Bordeaux et se prolongerait sur les boulevards bordelais pour faire le tour de la ville, se connecter à la ligne C à Ravezies et à nouveau à la ligne B, avant de traverser la Garonne par le nouveau pont Chaban-Delmas et arriver à Cenon, où passe la ligne A et où se trouve une gare SNCF très fréquentée.

Ce projet offre quantité d'avantages pour l'agglomération bordelaise :

- à Gradignan, un parc relais permettra de capter la clientèle des communes du Sud Gironde qui, aujourd'hui, doit venir en voiture à Talence pour retrouver le tramway ;
- la nouvelle ligne réduira du même coup la thrombose routière sur l'ancienne route de Bayonne qui traverse Gradignan et Talence ;
- elle assurera des connexions avec les lignes B, A et C, permettant de diversi-

fier les missions grâce à des raccordements entre les différentes lignes ;

- elle soulagera la ligne B, saturée à la traversée du campus universitaire ;
- enfin elle fournira, pour la première fois à Bordeaux, une transversalité et un itinéraire tramway de rocade.

Ce projet n'a donc que des avantages qui dépassent largement le cadre de la commune de Gradignan, et notre association, créée en 2010, le défend avec le soutien de la nouvelle association Bordeaux Métropole Déplacements et de la FNAUT Aquitaine.

Ce projet illustre une tendance au maillage des réseaux de tramway déjà bien développés sur des axes radiaux.

Dominique Rolland, président de l'association Prendre le tram à Gradignan

Grenoble : câble ou tramway ?

Le créneau du téléphérique urbain est étroit : franchissement de coupures urbaines (fleuves, autoroutes...) ou liaison entre ville haute et basse (en concurrence avec le funiculaire).

Après l'échec du projet inadapté de téléphérique Fontaine - Lans-en-Vercors, les élus de Grenoble Alpes Métropole poussent une liaison par câble entre les communes de Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux qui franchirait le Drac, l'Isère, deux autoroutes et une voie ferrée, desservirait le Polygone scientifique et serait en correspondance avec les lignes A, B et E de tramway.

Notre association ne condamne pas ce projet qui correspond bien à un créneau du câble, mais elle constate que le trafic prévu est bien faible : 5 000 voyageurs par jour à la mise en service en 2021, 8 500 en 2030. Elle estime qu'il n'est pas d'actualité et répond surtout à une mode, à une recherche d'innovation à tout prix, au désir de bénéficier de subventions disponibles dans le cadre du CPER et au souci de valoriser un constructeur local. Sa réalisation (60 millions d'euros) impacterait durablement les capacités d'investissement et retarderait des projets bien plus utiles.

L'erreur est évidente : il ne faut pas partir d'une technique, le câble comme autrefois le Poma 2000, mais analyser d'abord les besoins des usagers. Il est plus urgent d'investir dans l'extension du réseau de tramway. Seul le prolongement de la ligne A sur 1 km vers Pont de Claix est programmé pour une mise en service fin 2018. Les besoins sont importants : la ligne E peut être prolongée utilement vers le sud et la ligne A vers le nord ; une ligne nouvelle en direction du nord-est (Meylan et le Grésivaudan) est nécessaire ; enfin un tram-train devrait desservir la zone sud de l'agglomération (Vif et Vizille).

Emmanuel Colin de Verdière, ADTC-Grenoble

Après des années d'immobilisme, Hubert Falco, président LR de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée (TPM), a finalement confirmé son entêtement aveugle, refusant de prendre en compte les besoins réels de la population et d'évoluer en fonction de la situation socio-économique de l'agglomération, appelée à devenir métropole : « non, il n'y aura pas de tramway à Toulon », c'est d'un BHNS que sera équipé l'axe lourd La Seyne/Toulon/La Garde « à l'horizon 2019 » (la déclaration d'utilité publique du TCSP publiée en 2005 mentionnait un tramway) : « notre avis est basé sur la raison, la décision est démocratique et pragmatique, le BHNS est justifié par la configuration de l'urbanisation de l'aire toulonnaise ».

On constate avec désolation qu'à l'exception des opposants politiques, aucun conseiller communautaire n'a eu le courage de réagir à cette décision basée sur des chiffres trompeurs et arguments fallacieux (FNAUT Infos 241), de peur de porter ombrage au président de TPM.

Quand on dit s'inspirer du BHNS de Metz, on omet de préciser que l'agglomération messine ne compte que 220 000 habitants, alors que celle de Toulon en compte le double et que la répartition linéaire de la population était particulièrement favorable au choix d'un tramway de forte capacité.

On risque ainsi de connaître le même gaspillage d'argent public qu'à Caen où, après le choix malheureux d'un « tramway sur pneus » (un BHNS guidé) inadapté et vite saturé, il faut maintenant recourir avec bon sens au tramway sur rails, fiable et de capacité mieux ajustée au volume du trafic.

En prenant la bonne décision, n'était-il pas plus sage d'éviter de faire payer 2 fois le contribuable toulonnais ?

Jean-François Guyetand, président du collectif Tramway de Toulon

Congrès 2016 de la FNAUT

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

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
 Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
 CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°245
 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

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

Créer des emplois, c'est possible

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

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

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

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

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

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

Bruno Gazeau

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



Autoroute A6 à hauteur de Chalons-sur-Saône

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

Une politique pro-routière sans vision à long terme

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Des investissements routiers contre-productifs

L'entretien du réseau routier national

Une obsession routière

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

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

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

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

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

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

Faut-il vraiment étoffer le réseau routier ?

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

Routes plus larges, plus de trafic

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

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

Une enquête instructive

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

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

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

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

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

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

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

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

Automobiliste à Lille : c'est la belle vie !

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sécurité routière

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

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

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

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

Persécution

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

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



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

Mais pas question de ralentir pour échapper à ce cauchemar.

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

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

Devinez la réponse du « brave conducteur »...

Restrictions de circulation

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

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

Des villes sans voitures ?

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

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

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

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

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

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

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

Gilles Laurent,
Union des Voyageurs du Nord

30 km/h à Graz

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

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

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

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

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

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

Autoroutes à vélo

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Transport routier du fret : la grande pagaille

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

Une profession en crise

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

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

Danger sur la route

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

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

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

La concurrence des pays de l'Est

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

Les camionnettes 3,5 tonnes

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

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

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

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

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



Le vol de marchandises

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

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

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

Le vol de carburant

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

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

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

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

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

La fraude sur les véhicules

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

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

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

Le transport du fret

Serqueux-Gisors

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

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

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

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

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

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

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

Illusions

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

Elu clairvoyant (?)

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

MAL DIT

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

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

A méditer

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

Une réforme territoriale très contestée

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La RATP fête le 1er avril

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

À quand Gare de Lyon renommée Gare aux lions ?

Jargon de colloque

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

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

Langage imprécis

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

En bref

Des élus mécontents

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

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

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

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

Grenoble et le Lyon-Turin

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

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

Le feuilleton de Vandières

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

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

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



Geluck

Auvergne ou Bourgogne ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jean Macheras, FNAUT Paris

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annick de Montgolfier,
administratrice de la FUB

Activités de la FNAUT

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

Journée de formation 2016

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

Le vélo, une chance pour le train

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

Colloque sur l'avenir du rail

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

Congrès 2016 de la FNAUT

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

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°246
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : Territoires Photographiques, 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr

Les études de la FNAUT

Une grave amnésie

Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, a imposé à la direction de la SNCF le maintien et même le renforcement des avantages acquis par les cheminots en matière de réglementation du travail (réglement RH0077). Cette décision (qui fragilisera à moyen terme l'entreprise SNCF face à la concurrence) entrera en application puisqu'elle a reçu l'agrément des syndicats réformistes - CFDT et UNSA - et que la CGT ne s'y est pas opposée.

Dès lors, comment les conducteurs CGT et Sud Rail peuvent-ils justifier 9 ou 10 jours de grève ? Une grève qui a, en toute connaissance de cause, pourri la vie quotidienne des usagers du train : étudiants qui devaient passer leurs examens, auxiliaires de vie ayant en charge des malades ou des personnes âgées, parents devant récupérer leurs enfants à la sortie de leur travail, salariés ayant des horaires à respecter,...

Tous ces usagers, pour qui le transport public est vital, sont tout sauf des nantis. Or c'est à eux qu'a été infligé, outre un accroissement important des temps de transport, le stress d'horaires devenus aléatoires.

Faut-il rappeler aux conducteurs CGT et Sud que l'amélioration de leurs conditions de travail ne peut passer par l'affaiblissement du rail et moins encore par la dégradation du service public et des services rendus au public ?

Lorsque, de façon si récurrente, ils rendent pénibles les conditions de transport des usagers, et pour des périodes aussi longues, les conducteurs grévistes devraient avoir la décence de ne pas oublier que ce sont les usagers qui les font vivre en restant, malgré tout, fidèles au train, et que ces mêmes usagers contribuent grandement au financement de leurs retraites, consenties à des conditions d'âge spécifiques et dérogoires du droit commun.

En retour, un plus grand respect du service dû au public et une plus grande considération à son égard seraient les bienvenus. Par ailleurs la FNAUT demande un dédommagement des abonnés TER. De manière plus générale, elle demande que les conventions de transport urbain, TER et TET prévoient des dédommagements systématiques en cas de situations difficiles pour les usagers réguliers.

Bruno Gazeau



Viaduc de Saint-André-de-Cubzac, ligne Intercités Bordeaux-Nantes

La FNAUT ne se contente pas d'intervenir auprès des responsables politiques, des exploitants et des médias. Ses militants réalisent aussi des enquêtes et des études très variées dont nous présentons quelques exemples. Comment lutter contre le harcèlement sexiste dans les transports collectifs ? Comment exploiter les trains TER et Intercités pour élargir leur clientèle et réduire leurs coûts d'exploitation ? Comment introduire la concurrence dans le secteur ferroviaire ? Dans quel contexte la gratuité des transports urbains est-elle mise en œuvre en France ? Quelles opportunités et quels risques l'économie numérique implique-t-elle pour les usagers des transports ? Que penser des « officines de médiation » ? Les résultats de ces travaux permettent à la FNAUT de mieux connaître les pratiques des usagers, qui évoluent très rapidement depuis quelques années, et d'argumenter plus efficacement auprès de ses interlocuteurs.

NDDL : un vote peu significatif, des questions sans réponses

Le référendum du 26 juin sur l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, organisé sur la seule Loire Atlantique, a dégagé un vote favorable au projet : le résultat, attendu, est peu significatif. Les modalités de la consultation ont été décidées autoritairement par le gouvernement : dès lors que l'aéroport était présenté comme celui du Grand Ouest, le périmètre devait être étendu aux Pays de la Loire et à la Bretagne.

La consultation ne règle aucun problème. Les défenseurs de ce projet anti-écologique, inutile, dispendieux, qui ne s'inscrit dans aucune politique de transports intermodale et durable, doivent aujourd'hui justifier leur choix.

Le gouvernement, s'il concrétise un projet qui détruira un espace naturel et agricole précieux et favorisera le mode de transport le plus fort émetteur de gaz à effet de serre, doit expliquer en quoi sa décision est conforme aux

objectifs de la loi sur la transition énergétique, de la loi sur la biodiversité et aux engagements pris lors de la COP 21.

Au moment où une nouvelle LGV va rapprocher le Grand Ouest de Roissy et Orly, les milieux économiques doivent expliquer comment des liaisons aériennes fréquentes avec les métropoles des USA, de Chine, ... pourront être créées à NDDL, dont la zone de chalandise (7 millions d'habitants seulement : 3,3 en Bretagne et 3,7 en Pays de la Loire) sera presque deux fois moins peuplée que celle de Lyon-Satolas (12 millions environ), qui propose très peu de vols long-courriers.

Quant aux élus locaux et régionaux, ils doivent expliquer comment ils pourront contribuer au financement du nouvel aéroport et de ses coûteux accès routiers, alors que les difficultés budgétaires freinent le développement indispensable des transports collectifs urbains, régionaux et inter-régionaux.

Le harcèlement sexiste dans les transports collectifs

Les mesures préconisées par la FNAUT

Une étude très approfondie sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dont les femmes sont victimes dans les transports publics a été réalisée récemment par la FNAUT. Elle a été pilotée, et présentée lors du Salon européen de la mobilité qui s'est tenu à Paris en juin 2016, par Christiane Dupart, membre du Bureau de la FNAUT, et rédigée par Clélia Laurent. Elle est disponible sur le site www.fnaut.fr.

Le harcèlement sexiste est un problème de société transversal qui n'est pas spécifique des transports publics : il est subi aussi au travail, en milieu scolaire, sur internet, dans les espaces publics...

Seules 48 % des femmes se sentent en sécurité dans les transports publics, contre 62 % des hommes, selon le ministère de l'Écologie. Le soir ou la nuit, « elles adoptent des pratiques spécifiques allant de la vigilance à l'évitement ».

Un an après l'avis rendu par le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh), selon lequel 100% des femmes avaient déjà été victimes de harcèlement sexiste dans les transports collectifs, la FNAUT s'est intéressée à son tour à ce problème crucial.

Pour la FNAUT, association de défense des usagers des transports, le harcèlement constitue une entrave réelle à la mobilité. Sachant qu'une majorité (environ 60 %) des usagers des transports sont des femmes, c'est une atteinte au libre accès et à l'utilisation dans de bonnes conditions d'un service qui se doit d'être accessible aux usagères comme aux usagers.

Elle a donc diffusé sur les réseaux sociaux un questionnaire qui a permis la collecte de données factuelles. En quelques jours, plus de 6 200 réponses très instructives ont été reçues.

L'objectif était d'identifier les différents types de comportements sexistes, de mesurer leur impact sur l'utilisation des transports collectifs, et d'évaluer l'efficacité du plan national annoncé en juillet 2015 pour lutter contre ces comportements sexistes et les violences faites aux femmes dans les transports publics, puis de la campagne nationale de sensibilisation menée en novembre 2015.

L'étude a consisté à analyser les résultats de l'enquête, puis à présenter un état du droit et des actions publiques sur la question et à dégager des solutions pour lutter contre le harcèlement.

Notre enquête ne constitue pas un sondage représentatif mais un recueil de réponses volontaires à un questionnaire. Elle confirme, s'il en était besoin, l'ampleur du harcèlement sexiste.

Les résultats de l'enquête

On constate qu'une très large majorité des répondantes (87 %) affirment avoir déjà été victimes de harcèlement dans les transports. L'absence de réaction des témoins aggrave le phénomène et le ressenti des victimes.

Sans surprise, 95% des répondantes victimes de harcèlement sexiste l'ont subi de la part d'un homme. Pour 55% des femmes harcelées, il s'agissait d'un groupe d'hommes. On peut souligner qu'il n'y a pas de « moment » précis pour le harcèlement, ce problème existe à toute heure de la journée.

Les comportements subis par les victimes de harcèlement sont majoritairement les suivants (une répondante peut avoir subi plusieurs comportements) :

- sifflements et commentaires déplacés (83 %) ;
- présence envahissante ou regards insistants (87 %) ;
- injure et/ou menace (36% des cas) ;
- harcèlement sexuel (41%) ;
- agression sexuelle (40%).

Seulement 19% des femmes ayant répondu à l'enquête déclarent que leur utilisation des transports collectifs n'est pas influencée par le phénomène du harcèlement sexiste.

A contrario, 48% adaptent leur tenue vestimentaire, 54% évitent de se déplacer en transports publics à certaines heures et 34% recourent à l'utilisation d'autres moyens de transport tels que le vélo, le taxi ou le véhicule personnel (un certain nombre de répondantes adoptent plusieurs de ces conduites).

La lutte contre le harcèlement doit donc être une priorité d'une politique de développement des transports publics, leur utilisation étant directement affectée par ce phénomène.

Le contexte juridique

La catégorisation des actes de harcèlement et de violences étudiés par la FNAUT correspond à celle de l'avis du HCEfm 2015. Le harcèlement regroupe :

- les sifflements ; les commentaires sur le physique, le comportement, la tenue vestimentaire ; les questions intrusives ; les présences envahissantes ;
- les injures et les menaces ;
- les violences sexuelles proprement dites, exhibition, harcèlement (avances, gestes à connotation sexuelle) ;
- l'agression sexuelle et le viol.

À l'exception de la première catégorie, ces actes (71 % des cas subis de harcèlement) constituent des infractions, délits ou crimes et sont pénalement répréhensibles. Pourtant, le pourcentage (2 %) des répondantes ayant été victimes de harcèlement et ayant porté plainte est insignifiant.

Il existe une pluralité de solutions pour lutter contre le harcèlement, elles concernent l'ensemble de la société et pas seulement les transports publics.



1 - L'éducation sur la question du harcèlement et du sexisme est absolument nécessaire. Cette éducation, réclamée par les répondantes, vise spécifiquement les harceleurs potentiels. Elle peut passer par des formations dans les écoles, les universités, les entreprises. Elle peut également prendre la forme de « campagnes de sensibilisation dans les lieux publics et les transports ».

2 - L'intégration de la question du genre dans les politiques publiques et les dispositifs d'analyse de ces dernières doit devenir systématique. En particulier, les politiques de sécurité publique doivent prendre en compte le harcèlement sexiste.

3 - La réappropriation de l'espace public par les femmes doit être favorisée. Par exemple, des marches exploratoires permettent, à partir des préconisations d'un groupe de femmes, une amélioration des infrastructures actuelles. De même, la mise en place de comités d'usager-ère-s est susceptible d'influencer les décisions d'aménagement. La SNCF et la ville de Montpellier collaborent ainsi pour lutter contre l'insécurité dont les femmes sont victimes et ont organisé récemment une marche exploratoire en gare de Montpellier-Saint-Roch.

4 - La formation des personnels des entreprises de transport doit prendre en compte le harcèlement et rappeler leur rôle pour lutter contre celui-ci (prévention, réaction, accompagnement des victimes). La présence des agents est ressentie comme un élément important de prévention et d'assistance.

5 - Il faut simplifier le dépôt des plaintes et fournir des espaces d'accueil et de témoignage.

6 - Des conseils pour réagir face à une situation de harcèlement doivent être diffusés à l'attention des victimes ou témoins potentiels. L'enquête en démontre bien la nécessité puisque de nombreuses personnes, victimes ou témoins d'un harcèlement, n'ont pas du tout su comment réagir.

Deux femmes sur trois ignorent le numéro d'urgence de la SNCF, le 31 17 ; 86% des cas de harcèlement se sont déroulés en présence de témoins mais, dans 89% des situations, ces derniers n'ont eu aucune réaction.

7 - La création de lignes ou d'arrêts à la demande doit être développée. Elle permet d'éviter les trop longs déplacements à pied, à certaines heures, entre domicile et arrêt.

La coordination train-autocar

Une rationalisation de l'offre de transport collectif régional et interrégional est indispensable.

Des économies importantes peuvent être réalisées par les régions, à qui la loi NOTRe a confié la gestion des autocars interurbains : les nombreux cas de concurrence frontale (itinéraires ou tarifs) entre train TER et autocar doivent disparaître, le car doit essentiellement être un moyen de rabattement de la clientèle sur les axes lourds ferroviaires.

Les axes ferroviaires interrégionaux doivent être gérés de manière globale, et non segmentés par les régions limitrophes concernées, afin d'attirer une clientèle plus importante.

Il faut donner de la visibilité au réseau TET, qui doit apparaître comme un réseau national complémentaire du réseau TGV, offrant une tarification plus abordable et desservant les villes moyennes par cabotage.

L'intermodalité

Dans chaque gare ferroviaire, la SNCF et la collectivité locale doivent favoriser l'intermodalité du train avec l'autocar « départemental », le transport urbain, le taxi, le vélo, la voiture individuelle, le covoiturage. Les cheminements entre modes doivent être désencombrés, une signalétique lisible et continue est essentielle.

Beaucoup reste à faire pour que l'usager puisse disposer d'une tarification et d'une billetterie intégrées.

L'économie du TER

Cette économie est fragile mais elle peut être renforcée car divers gisements de clientèle ne sont pas exploités : le TER peut souvent assurer le transport scolaire, la desserte des sites touristiques et des stations thermales, le transport du courrier et la messagerie.

Afin de réduire les coûts d'exploitation, la suppression des contrôleurs peut être envisagée sur certaines lignes périurbaines (tram-trains en particulier) et rurales. Les collectivités peuvent favoriser le transport ferroviaire du fret afin que le TER ne soit pas seul à supporter le coût des péages.

Enfin il serait souhaitable de régionaliser certaines lignes pour abaisser les coûts de réfection et de maintenance de l'infrastructure (FNAUT Infos 220).

Concurrence entre opérateurs

Elle peut s'exercer par des appels d'offres et délégations de service public selon le modèle allemand (FNAUT Infos 208 et 213), mais aussi par des appels à manifestation d'intérêt dans les cas où la SNCF souhaite abandonner des services TET ou TGV, ou si l'Etat refuse de maintenir ses subventions au niveau souhaitable (voir page 4).

Exploitation des TER et TET : des mesures simples pour élargir la clientèle et réduire les coûts

La FNAUT a remis au Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET, ex-DATAR) une étude sur les possibilités d'améliorer le modèle économique des trains TER et TET (Intercités) et de réduire les déficits d'exploitation afin d'éviter des transferts sur route, par des mesures d'optimisation peu coûteuses et pouvant être rapidement mises en œuvre. Cette étude, réalisée par Jean Sivardière, Jean Lenoir et Michel Quidort, a concerné l'amélioration de la qualité de service mais aussi la réduction des coûts. Les propositions ci-dessous ne sont pas exhaustives.

L'information des voyageurs

Les documents d'information mis à la disposition du public par la SNCF se sont raréfiés, et ces mesures d'économies réduisent l'attractivité du train. La FNAUT propose donc une refonte complète de l'information sur les itinéraires ferroviaires, les horaires, les tarifs, les services annexes.

Les voyageurs ont besoin d'un plan du réseau, d'un guide des trains TET, de fiches horaires lisibles, d'une information tarifaire compréhensible (taux de réductions, tarifs enfants, transport des vélos...) et d'un site internet plus facile à utiliser que voyages-sncf.com.

L'information ne doit pas privilégier le TGV au détriment des trains classiques.

L'état du réseau

La régénération et la modernisation du réseau classique sont coûteuses. Cependant des opérations modestes ne doivent pas être écartées : entretien de sections évitant la coupure de liaisons interrégionales, création de points de croisement sur des voies uniques, suppression de points de rebroussement.

Les localités desservies

La répartition des arrêts entre TER, TET et TGV doit être revue (FNAUT Infos 224, 228, 235). Les TET doivent permettre le cabotage entre villes moyennes. Par exemple, sur la transversale sud, les villes d'Agen, Montauban, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Sète, Nîmes et Arles doivent être desservies.

Les horaires et les fréquences

Les horaires des TER doivent être mieux adaptés aux déplacements domicile-travail et domicile-études, et ceux des TET aux déplacements d'affaires. La fréquence minimale des TER doit être de 1h les jours ouvrables (1/2 h aux heures de pointe, 2h aux heures creuses), les « trous horaires » doivent disparaître. Pour les TET, la fréquence minimale dépend de la distance d à parcourir : un train par heure ($d < 300$ km), 6 relations par jour (300 km $< d < 600$ km), 2 relations diurnes et une relation nocturne ($d > 600$ km).

Il est possible de parvenir à de telles fréquences sans dépenser des fortunes : en corrigeant des correspondances manquées pour quelques minutes, en créant des correspondances nouvelles (à Chaumont, Culmont-Chalindrey, Vierzon,...) ; en faisant circuler des trains à tranches multiples (par exemple Marseille-Toulouse-Bordeaux/Bayonne).

Les temps de parcours

On peut relever les vitesses limites (FNAUT Infos 244), en particulier jusqu'à 160 km/h sur diverses lignes transversales : des gains de temps importants sont possibles et l'adaptation de l'infrastructure peu coûteuse.

On peut aussi jouer sur le matériel roulant (capacités d'accélération et de freinage, accessibilité) et sur les méthodes d'exploitation (réduction de la durée des arrêts et des marges de régularité, aujourd'hui excessives : 4,5 minutes sur 100 km).

Les correspondances

Diverses correspondances peuvent être évitées en évitant de couper des relations interrégionales, en raccordant des services TER, en utilisant du matériel bimode (Dijon-Troyes).

Des modifications d'horaires permettent de réduire des délais de correspondances dissuasifs (FNAUT Infos 237).

Enfin la pénibilité des correspondances peut être réduite en établissant des correspondances quai à quai.

Le confort des voyageurs

De nombreux paramètres peuvent être améliorés. La capacité des rames TER et TET doit être adaptée au volume prévisible du trafic, les relations TET doivent être assurées avec du matériel adapté aux longs parcours. La propreté des trains (toilettes) est négligée.

Les services à bord

Le transport des vélos non démontés doit être possible dans tous les trains. Une restauration doit être assurée dans les TET (bar, vente ambulante ou au moins distributeurs automatiques), une nurserie doit être disponible ainsi qu'un accès gratuit à internet.

La tarification

Les abonnements domicile-travail sont bon marché, mais le coût des voyages occasionnels en TER est nettement trop élevé, surtout pour les familles.

La commercialisation

La réservation obligatoire doit disparaître pour les TET ex-Teoz (Paris-Clermont/Limoges et transversale sud), les échanges et remboursements de billets doivent rester gratuits jusqu'au départ du train.

Rail : des appels à manifestation d'intérêt ?

Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé récemment par le secrétariat d'Etat aux transports pour opérer les trains de nuit. Cette démarche devrait être généralisée à d'autres catégories de trains couvrant des marchés très spécifiques, en particulier des relations grandes lignes exploitées par train classique ou TGV qui ont été abandonnées ou délibérément sabotées par la SNCF. Voici quelques exemples, sélectionnés par Jean-Marie Tisseuil, ancien membre du bureau de la FNAUT.

La relation **TGV Paris - Chalon-sur-Saône** a été abandonnée par la SNCF fin 2015 : il devrait être rentable pour un opérateur de proposer une offre Paris (Bercy ou Gare de Lyon) - Dijon-Beaune-Chalon-Mâcon Ville-Villefranche-Lyon Perrache. Des prix un peu plus bas que ceux de la SNCF - grâce notamment à l'économie sur les péages - devrait permettre de garantir un bon remplissage du train (ce qui n'était pas le cas avec des trains limités à Chalon, dont le temps de parcours était de surcroît pénalisé par le temps de séparation ou de regroupement des rames à Dijon). La relation devrait s'établir en 3h15.

Le **TGV Yonne** a été supprimé par la SNCF lorsque le département de l'Yonne a retiré sa subvention. Il s'agirait de proposer non plus une liaison Melun-Marseille (que la SNCF a toujours refusé d'amorcer à Paris) mais une relation Paris-Bercy-Melun (ou Fontainebleau)-Sens-Laroche-Marseille. Le départ de Paris pourrait ici encore garantir un bon remplissage du train - moyennant une politique de prix incitative - et en assurer ainsi la viabilité économique.



gare de Briançon

L'itinéraire **Paris Austerlitz-Orléans-Vierzon-Bourges - Clermont-Ferrand** utilisé par des trains Paris-Clermont, voire Paris-Nîmes ou Paris-Le Mont-Dore, jusqu'au début des années 70 retrouve pleinement sa pertinence : il est aujourd'hui intégralement électrifié et parcourable sur de longues distances à 200 km/h. Cette relation concurrencerait en partie des liaisons TET (Paris-Bourges, voire Paris-Clermont), il faudrait donc que les sillons soient complémentaires.

La relation **Lyon-Nantes** est quasiment abandonnée (une seule relation en fin de semaine) et de toutes façons sabotée par la SNCF (le temps de parcours est passé de 6h08 en 1974 à 7h47, malgré l'augmentation des

vitesse limites sur les sections Tours-Vierzon et Saincaize - Saint-Germain-des-Fossés et l'absence de ralentissement sur une ligne qui reste globalement bien entretenue). En revenant aux temps de parcours de 1974, la relation devrait retrouver une pertinence par rapport au TGV ou à la voiture. L'origine ou le terminus de ces trains pourrait être reporté à Grenoble pour en augmenter la chalandise, voire à Marseille via la ligne PLM classique. La desserte TET maintenue par la SNCF ne portant que sur deux AR Lyon-Tours, on peut envisager deux autres relations au moins (à l'époque des RTG, il y a eu jusqu'à 5 AR).

La relation **Paris - Saint-Quentin - Maubeuge - Charleroi** directe a disparu et les relations par correspondances s'établissent en 2h45. Son rétablissement permettrait de rentabiliser la desserte fragile de la région de Maubeuge, en augmentant la chalandise de ces dessertes (sur lesquelles la SNCF a procédé à un élagage en règle en 2012).

Une relation **Paris Montparnasse - Versailles - Chartres - Le Mans - Angers - Nantes** désenclaverait Versailles et Chartres, sa viabilité économique étant atteinte si elle arrivait à mordre sur la clientèle des TGV, grâce à un temps de parcours de bout en bout restant correct (de l'ordre de 3h10), l'écart avec l'offre TGV étant inférieur encore pour la clientèle de Versailles, et à l'économie sur le prix des sillons.

Une relation **Lille - Douai - Arras - Roissy - Nancy Ville - Strasbourg** serait pertinente (il n'y a plus qu'un AR TGV direct entre Lille et Strasbourg et il ne dessert ni Arras ni Nancy).

Il en serait de même d'une relation **Nantes/Rennes - Le Mans - Massy - Dijon - Dole - Besançon Viotte - Belfort-Montbéliard - Mulhouse-Bâle** (il n'existe aucune relation directe entre Dijon et l'Ouest de la France).

On peut donc proposer que, sur toutes ces relations abandonnées par la SNCF, l'Etat lance une procédure d'appel à manifestation d'intérêt pour exploitation aux risques et périls de l'opérateur ou avec des subventions très réduites et décroissantes. Ce serait aussi un moyen indirect de tester l'indépendance de SNCF Réseau et sa capacité à proposer des sillons de qualité à des opérateurs autres que SNCF Mobilités.

En résumé, les exemples ci-dessus répondent aux critères suivants :

- trafic potentiel suffisant pour permettre à un opérateur plus efficace que la SNCF d'arriver à une situation proche de l'équilibre économique ou même de dégager des bénéfices ;
- relation non proposée par la SNCF ou récemment abandonnée par elle, et ne concurrençant pas de manière frontale des services TET ou TER existants ;
- existence d'une infrastructure de bonne qualité, voire d'une LGV, permettant des relations performantes.

Il faut donc écarter Toulouse-Quimper (concurrence avec les TET Nantes-Bordeaux, infrastructure dégradée) et Lyon-Bordeaux (faiblesse des flux, infrastructure médiocre).

Gratuité des transports ?

Les agglomérations de Dunkerque et Niort ont prévu d'introduire la gratuité en 2017 et 2018 respectivement.

L'expérience montre que les réseaux urbains qui adoptent la gratuité ont tous une offre médiocre voire mauvaise, et donc une faible fréquentation. Avec la gratuité, la fréquentation augmente, mais la qualité reste constante, voire baisse... Et comme le service est gratuit, le client devenu un simple usager n'a plus à se plaindre.

Sur les réseaux gratuits actuels, combien ont un service de soirée ? Un service correct le dimanche ? Des fréquences élevées sur l'ensemble des lignes, permettant un usage en réseau avec des correspondances adaptées ? Aucun. Le réseau de Châteauroux, par exemple, comporte beaucoup de lignes, mais les fréquences sont faibles et le dernier service s'arrête vers 20h...

En comparaison, Quimper, Laval ou La Roche-sur-Yon ont un vrai service le dimanche, de bonnes fréquences avec un bon maillage, un service de soirée au moins en fin de semaine, du transport à la demande et/ou des lignes flexibles pour compléter le service ordinaire et desservir les zones peu denses : aucun des réseaux gratuits actuels ne propose ces services complémentaires.

Ensuite, ces villes qui rendent leurs transports gratuits ne combattent pas beaucoup la place de l'automobile, et le report modal des automobilistes sur le transport collectif reste assez faible : ce sont surtout les piétons et cyclistes qui sont attirés par les bus gratuits.

A Aubagne, la part modale de l'automobile a très peu baissé. Par contre celle de la bicyclette, qui était faible, l'est encore plus, et c'est celle de la marche qui a le plus diminué. Le stationnement au centre d'Aubagne ou de Châteauroux est pléthorique et bon marché, ce qui n'incite pas à laisser la voiture au garage et à prendre le bus.

Et Niort, une agglomération de plus de 100 000 habitants qui va expérimenter la gratuité, ne fait pas exception à la règle : 2 parkings en hypercentre, 6 dans la première ceinture, soit plus de 1 700 places offertes dans une ville de cette taille, c'est vraiment énorme !

La ville de Laval ne possède au contraire que 1 200 places de stationnement, et les tarifs sont nettement plus élevés.

A Niort, les lignes principales ont déjà une fréquence faible. En comparaison, le réseau d'Angoulême propose un service de qualité avec des idées modernes et innovantes qu'on peut retrouver sur de gros réseaux. A Niort, le projet de BHNS a été abandonné au profit de la future gratuité.

Aymeric Gillaizeau, FNAUT Pays de la Loire

Le service juridique de la FNAUT a analysé les services proposés sur internet par les « officines de médiation » pour aider les passagers aériens à obtenir une indemnisation en cas de préjudice : retard, annulation, surréservation,... Ces services s'appuient sur la réglementation européenne, mais l'activité des officines semble contestable sur de nombreux points.

1. En France, l'activité de conseil juridique est réservée aux avocats et à des organismes tels que les associations de consommateurs. Certaines officines prétendent ne pas avoir pour objet de prodiguer du conseil juridique, alors que leur activité répond strictement à la définition de cette activité.

Rares sont celles qui ont recours à des avocats. Le passager n'a donc pas la certitude que son dossier sera traité par une personne disposant de la capacité d'exercer l'activité de conseil juridique.

2. Les officines promettent à leurs clients une procédure entièrement « gratuite » et indiquent se rémunérer uniquement en cas de succès, en prenant une commission sur l'indemnisation versée au passager.

Le passager est souvent démuni, méconnaissant ses droits ou confronté aux refus délibérés des acteurs du secteur aérien : il voit dans les propositions des officines un moyen facile de se faire indemniser. Pourtant les informations dont il dispose sont souvent mauvaises, en raison notamment du manque de transparence des conditions générales de vente des officines et de la présence de clauses contraires au droit de la consommation.

La FNAUT a également mis en relief les difficultés que pourraient présenter les éventuels conflits entre le passager et l'officine de médiation.

En cas de tentative de règlement à l'amiable du conflit, le passager n'aura pas accès à un dispositif de médiation, qui n'existe probablement pas dans le pays où l'officine a son siège social.

En cas de contentieux, le passager pourra saisir le juge de proximité du lieu de son domicile, mais il devra engager des procédures longues et coûteuses pour faire exécuter le jugement français à l'étranger.

3. Suite à son évaluation des conditions générales de vente de la plupart des officines, la FNAUT, association de consommateurs agréée, a engagé un certain nombre d'actions contentieuses avec l'assistance de Maître Franck Lévy.

Elle a demandé aux officines les plus visibles de modifier leurs dispositions de vente contraires au droit de la consommation. Ces tentatives amiables n'ont pas totalement abouti à ce jour.

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT, a répondu à une enquête du Conseil économique, social et environnemental sur la coproduction à l'heure du numérique : opportunités, contraintes et risques pour le consommateur.

La coproduction est l'implication du consommateur dans la production du bien et/ou du service qu'il consomme. On observe plusieurs types de coproduction dans le secteur du transport :

- **le simple avis sur un service** (par exemples : Booking, Tripadvisor, notes laissées à propos d'une prestation de transport sur les applications mettant à disposition des VTC de type Uber ou Chauffeur privé) ;

- **la coproduction informative** (l'information est partagée par les usagers du service, par exemple le signalement des perturbations via Twitter ; il faut toutefois relativiser la portée pratique de ce type de coproduction : 350 000 déplacements par jour sont effectués sur la ligne 9 du métro parisien mais seulement 8 700 usagers sont abonnés au fil Twitter de cette ligne) ;

- **les services coconstruits** (recherche du service, participation à la définition de l'offre, achat du titre de transport, formalités antérieures au voyage).

En transport aérien, la coproduction est très présente puisque, dans certains aéroports et pour certaines compagnies aériennes, beaucoup de tâches reposent sur le consommateur telles que l'enregistrement en ligne, l'impression des étiquettes des bagages, l'emploi des machines pour enregistrer ses bagages à l'aéroport, le scan de la carte d'embarquement. Cette coproduction exige un effort du voyageur mais lui permet de gagner du temps.

En transport ferroviaire, la coproduction se développe : bornes de vente automatisées, billet intégralement dématérialisé qui se traduit par exemple par un QR code sur son application smartphone, TGV Pop (TGV mis en place s'il recueille assez de votes via les réseaux sociaux).

Risques de fracture numérique

Le numérique étant devenu la voie majeure d'accès aux services, la coproduction passe également par cette voie. Par suite, la fracture numérique (disparité d'accès aux technologies informatiques, et notamment internet) représente un risque.

Si certaines populations sont davantage touchées que d'autres (personnes âgées ou ayant peu de ressources, qui n'ont pas accès aux outils numériques), tout le monde peut également se retrouver à un moment donné en fracture numérique, ce qui réduit du même coup l'accès aux services. Les cas sont nombreux : batterie de téléphone portable déchargée ; dysfonc-

tionnement (bug) de l'outil numérique ; non-possession d'un smartphone ; absence de données internet (cas notamment des étrangers en visite en France) ; absence de réseau, particulièrement dans les souterrains (métro, zones blanches).

Atouts et difficultés pour le consommateur...

Pour certains services, il n'y a pas véritablement d'alternative entre l'outil numérique et un autre mode.

Dans certains cas, les services numériques proposent des droits nouveaux au consommateur. Par exemple, sur l'application Uber (VTC), on dispose d'un droit de rétractation (on peut annuler sa course dans les cinq minutes suivant la commande). Le numérique a donc permis d'aller au delà du droit puisque les services de transport dérogent normalement à l'existence d'un droit de rétractation (article L. 121-20-4 du code de la consommation).

Par ailleurs, les outils numériques pourraient constituer un atout d'amélioration des pratiques de consommation en rappelant les droits des consommateurs de manière claire.

Ces évolutions peuvent aussi susciter des difficultés pour les consommateurs : services rendus par des agents moins qualifiés que les opérateurs traditionnels ; moindre recours au contrat de travail, impliquant une diminution des cotisations sociales ; difficultés de compréhension et d'accès aux outils numériques pour certaines personnes.

Des innovations positives

Les évolutions du numérique permettent notamment un accès au service quand on le veut (par exemple, réserver un billet de train ou d'avion au milieu de la nuit). Elles offrent un gage de qualité permettant d'éviter des déconvenues (consultation de photos et d'avis sur plateformes, changement d'itinéraire si des perturbations sont signalées sur un trajet).

Le numérique est adapté à l'amélioration de l'information multimodale et à l'information en temps réel en cas de situation perturbée (outils dynamiques, interactifs tels que Google Maps, applications des transporteurs, GPS, alertes en temps réel). Encore peu développée, la réalité virtuelle pourrait aider le voyageur dans des environnements complexes (grandes gares, pôles d'échanges multimodaux).

Le développement du numérique pose cependant la question de la traçabilité des données et des déplacements, ainsi que celle de la protection des données personnelles. Il faudrait s'assurer que les exigences juridiques soient bien respectées.

Trains TET : l'inquiétude des voyageurs subsiste



gare de Culmont-Chalindrey

Malgré la signature, fin 2010, de la convention Etat-SNCF relative aux Trains d'Aménagement du Territoire (TET ou Intercités), les défaillances des deux partenaires ont débouché sur une profonde dégradation de la situation (FNAUT Infos 235) : manque de ponctualité, baisse de la qualité de service (le matériel roulant a plus de 35 ans d'âge en moyenne), contraction de l'offre (- 10 %), chute de la clientèle (- 20 %, et même - 25 % pour les TET de nuit) et doublement du déficit d'exploitation, assumé pour l'essentiel par la SNCF et non par l'Etat, et qui atteindra 400 millions d'euros en 2016.

Poussé par l'évolution inquiétante du déficit, le gouvernement, à partir des travaux de la commission Duron et de la mission Philizot, a recherché une solution. Mais son analyse a été volontairement limitée au périmètre actuel des TET, qui est très loin de couvrir l'ensemble du territoire national.

Les TET de jour

Nos inquiétudes ne sont pas éliminées.

L'Etat ne reste autorité organisatrice que de 6 lignes TET sur 22 : les 3 lignes dites « structurantes » Paris-Clermont, Paris-Limoges et Bordeaux-Marseille, ainsi que Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux et Toulouse-Hendaye (dont la commission Duron proposait la mise sur route). De manière aberrante, Toulon et la Côte d'Azur sont écartées malgré leur poids démographique.

Comme le demandait la FNAUT (FNAUT Infos 244), la nouvelle convention Etat-SNCF intègrera l'offre Intercités « 100 % Eco », et le matériel roulant, qui devrait être renouvelé d'ici 2025, offrira un confort adapté aux longs parcours et pourra circuler à 200 km/h sur les 3 lignes structurantes.

La FNAUT déplore cependant que le schéma directeur des dessertes de ces 6 lignes à fort potentiel, attendu depuis l'adoption de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, soit encore reporté d'un an alors que la commission Duron recommandait une augmentation rapide des fréquences.

Le gouvernement veut transférer les 16 autres dessertes TET aux Régions, qui pourront en devenir autorités organisatrices (l'Occitanie a refusé).

Cette décision peut certes favoriser une meilleure cohérence entre les services TER

et TET, fournir une offre mieux adaptée aux besoins des territoires desservis, et permettre aux Régions de faire quelques économies.

Il est cependant regrettable que, comme en Allemagne, des « contrats cadres » ne définissent pas la desserte minimale nécessaire pour garantir une offre de caractère national.

Compte-tenu de la faiblesse des budgets régionaux, même corrigée par l'instauration, le 27 juin dernier, de la nouvelle taxe sur les ménages et les entreprises concoctée par le gouvernement et l'Association des Régions de France (elle pourrait rapporter 600 millions d'euros par an aux Régions), **le risque d'une régression inacceptable de l'offre ferroviaire est évident** : le maintien des subventions de l'Etat n'est pas assuré, et une expérimentation des délégations de service public, susceptibles d'abaisser les coûts d'exploitation et d'éviter les transferts sur route, est écartée pour ne pas irriter les cheminots.

Quant à la SNCF, elle cherchera, par facilité comme dans le passé, à réduire le déficit des TET en réduisant l'offre.

Les TET de nuit

Ces trains engendrent 25 % du déficit TET et ne transportent que 3 % des voyageurs TET, chaque voyage coûte plus de 100 euros de subvention publique. Par suite, le gouvernement a décidé que 6 des 8 relations de nuit ne seront plus subventionnées et vont donc disparaître, en particulier la dernière relation transversale Luxembourg/Strasbourg - Nice/Port Bou.

Seules sont conservées les relations Paris-Briançon, Paris-Toulouse-Latour de Carol et, jusqu'en juillet et octobre 2017 respectivement, Paris-Hendaye et Paris-Nice. Pourtant les voyageurs ont des besoins de déplacement qui ne se limitent pas aux seules relations entre les grandes métropoles régionales et Paris, et les trains de nuit restent nécessaires malgré l'extension des dessertes TGV (FNAUT Infos 234).

Sur les axes où l'alternative ferroviaire de jour ne sera jamais compétitive, la clientèle se reportera donc sur l'avion, la voiture ou les cars Macron : la loi sur la transition énergétique et les engagements pris lors de la COP 21 sont déjà oubliés...

L'échec de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI), lancé en avril dernier auprès des exploitants privés sans préparation sérieuse, en imposant à ces exploitants un délai trop court pour réagir et sans leur fournir les informations commerciales et financières nécessaires, était prévisible. Or l'exemple autrichien montre qu'il est possible de rentabiliser les trains de nuit.

L'AMI doit donc être revu : les nouveaux opérateurs doivent pouvoir exploiter aussi des trains TET de jour, dont le bilan économique est plus favorable que celui des trains de nuit. Et l'Etat doit s'engager à maintenir ses subventions, réduites éventuellement.

Deux erreurs de fond

En définitive, les mesures négatives sont déjà prises et les mesures positives sont reportées. De fait, le gouvernement a commis deux erreurs de fond.

1. Les besoins des voyageurs n'ont pas été évalués correctement : les trains TET, de jour comme de nuit, sont indispensables pour garantir la desserte des villes moyennes et des axes transversaux. Les dessertes TER et TGV ne suffisent pas à assurer la mobilité de tous.

Et ces trains au nom bien choisi sont un outil essentiel de l'aménagement du territoire, ils relèvent donc d'une gestion nationale par l'Etat.

2. Une balkanisation de l'offre TET pourrait apparaître en raison de la dispersion des responsabilités entre l'Etat et les Régions, elle devra être évitée.

En effet, quelle que soit l'autorité organisatrice, quels que soient les mécanismes de financement, l'offre TET doit au contraire rester clairement identifiable par le public sous la forme d'un réseau national complémentaire des réseaux TER et TGV, et intégrée au niveau de l'information, de la billettique et de la tarification.

Et maintenant ?

Malgré sa déception face aux annonces d'Alain Vidalies, la FNAUT poursuit son lobbying auprès du gouvernement et des Régions car bien des décisions restent à prendre (la Région Auvergne-Rhône-Alpes semble disposée à participer au financement des trains de nuit desservant les Alpes).

La FNAUT attend :

- à court terme, une amélioration significative des services – en particulier une augmentation des fréquences et une politique commerciale plus dynamique – et de la productivité de l'exploitant (le principe des schémas directeurs doit être étendu à l'ensemble des lignes ; les propositions de la FNAUT, par exemple celles concernant la desserte de la Côte d'Azur, doivent être prises en compte) ;

- un programme ambitieux de renforcement de l'offre TET, intégrant toutes les dessertes à moyenne et longue distance hors TGV et reprenant toutes les propositions de relance de l'offre émises par la commission Duron.

Le Parlement et les Régions doivent définir les plans de transports nationaux et régionaux exigés par la loi du 4 août 2014 (dont l'objet est le développement du ferroviaire), et maîtriser les coûts de production par des délégations de service public.

Enfin l'Etat doit assurer le financement des dessertes TET en mettant en œuvre une fiscalité écologique sur les carburants routiers.

MAL DIT

Selon l'économiste **Yves Crozet**, les trains de nuit vont devenir un produit de niche ou de luxe : « ils appartiennent au passé, comme les bateaux qui traversaient l'Atlantique et ont régressé face à l'avion à réaction ». Mais, sur certaines relations, le train de nuit permet de faire ce que ne permettent ni le TGV ni l'avion : éviter de perdre du temps dans un voyage de jour. Il fait gagner du temps par rapport aux modes concurrents perçus comme modernes.

Florence Parly, directrice générale de SNCF Voyageurs, a tenu des propos étonnants et consternants lors de la journée ferroviaire franco-allemande du salon du transport public : « les bus permettent de remplir les trains » ; « on fait du bus pour apprendre la concurrence qu'on n'a pas dans le train » ; « il faut accepter l'idée d'adapter le réseau ferroviaire pour laisser sa place au bus et à l'avion ». L'environnement ? Bof...

André Vallini, secrétaire d'État à la réforme territoriale : « pour que la France reste la France, nous devons continuer à construire des aéroports, des barrages, des autoroutes, des lignes de TGV, des équipements de tourisme ». Pas question de réfléchir et d'examiner la pertinence des projets au cas par cas.

Jargon de colloque

L'expérimentation du sans-couture est indispensable dans la ville des flux (et non des stocks). Il faut intégrer l'immobilité à la mobilité. Le riverain aime la proximité : profitons-en. L'usager est pluriel, c'est une chance. Les ruptures institutionnelles sont tout aussi handicapantes que les emprises urbaines. Et si la couture ne peut pas être rendue invisible, autant en faire un hub de mobilité avec des services.

Ajoutez que vous êtes un ardent défenseur des mégapoles. Mais ne confondez pas la ville polycentrique et la ville de proximité, desservie par les TC, les modes actifs et les NSM.

Il est temps d'éditer des panoramas des transports publics, d'établir une vision de la structure d'un système d'information organisé autour d'un noyau commun et doté de satellites thématiques. Ne négligeons pas les potentialités associées aux nouvelles technologies, à l'open data et au big data. L'enjeu, c'est le reporting sociétal extra-financier et l'accompagnement de la mise à jour du référentiel de l'évaluation socio-économique des projets.

Il faut manager la mobilité et, dans ce but, tester les leviers pour infléchir les choix modaux en faveur des modes massifiés, appréhender la dimension multiscalair de la réalité territoriale et évaluer l'éco-usage des infrastructures.

En bref

Notre-Dame-des-Landes : démocratie ?

Philippe Grosvalet, président PS du conseil départemental de Loire-Atlantique : « le peuple a tranché ». Le peuple... de la Loire-Atlantique, oui (FNAUT Infos 243).

Le MoDem de Loire-Atlantique, qui s'était prononcé contre le projet, a appelé « l'ensemble des démocrates et républicains à reconnaître dans cette consultation la volonté de la majorité ». La majorité... de la Loire Atlantique.

Jean-Marc Ayrault, ministre des Affaires étrangères et ancien maire PS de Nantes : « lorsqu'on demande l'avis des citoyens, ils le donnent ». Et s'ils n'habitent pas en Loire-Atlantique, ils n'ont rien à dire ? Quelle conception affligeante de la démocratie...

Parlant de « mascarade à la limite de la manipulation citoyenne », **le vice-président de Rennes Métropole** a jugé « absolument anormal que les Bretons ne soient pas consultés sur le projet NDDL » (source : Marianne).

Bêtisier

L'UDI de Loire-Atlantique : « le projet de NDDL conditionne durablement les capacités d'action du Grand Ouest dans la mondialisation ».

Bruno Retailleau, président LR de la région Pays de la Loire, a vu dans le vote des habitants de la Loire Atlantique « la victoire du bon sens ».

Nicolas Forissier, maire LR de La Châtre (Indre), a rappelé la « nécessité de raccorder l'aéroport de Châteauroux-Déols au réseau des LGV ».

Grand prix de l'humour vert

Manuel Valls, qui défend avec acharnement le projet NDDL, s'est déclaré récemment « très fier d'être à la tête du gouvernement sans doute le plus écologique qui ait jamais existé ».

Divergences internes

Le PCF du Morbihan a dénoncé sévèrement, le 3 février 2016, le projet de Notre-Dame-des-Landes. Le 28 mai, les communistes de Loire-Atlantique ont décidé de s'engager « avec conviction et détermination » dans la campagne pour le « oui » au référendum du 26 Juin. Puis le comité exécutif national du PCF a approuvé le projet.

Un vote inattendu

A Nantes, sur 80 710 suffrages exprimés, le non l'a emporté de 100 voix, à la surprise générale car, la ville étant très proche de l'aéroport existant, on pouvait s'attendre à un vote massif en faveur de son transfert à NDDL.

Selon Mediapart, l'analyse de la cartographie du vote en Loire-Atlantique révèle un non marqué à gauche, et un oui plutôt de droite.

BIEN DIT

● **Lewis Mumford**, historien américain de la technologie et de l'urbanisme, cité par Carfree.fr : « ajouter des voies de circulation pour faire face à la congestion du trafic, c'est comme desserrer sa ceinture pour soigner l'obésité ».

● **Nicolas Louvet**, directeur du cabinet de recherche 6T : « il n'y a pas assez de contraintes pour faire passer l'automobiliste à un autre type de mobilité. Il est inadmissible qu'un parisien ne paie son stationnement sur voirie que 15 euros par mois alors qu'en moyenne, il a une station de métro à 300 m de chez lui. S'il devait louer un parking à 150 euros par mois, il revendrait sa voiture ». « Aujourd'hui un jeune se déplace en smartphone. La voiture n'est plus le facteur d'émancipation ».

● **Enrique Peñalosa**, ancien maire de Bogotá (Colombie) : « une ville développée n'est pas une ville où même les pauvres roulent en voiture, mais une ville où même les riches prennent les transports en commun ».



Fraudeur astucieux ?

Un fraudeur a dérobé une tenue de contrôleur dans les vestiaires de la gare d'Austerlitz et a circulé ainsi vêtu dans le train Paris-Limoges. Mais les agents de la SNCF se connaissent, et découvrir une tête inconnue avec un habit marqué du sigle SNCF leur a vite mis la puce à l'oreille. Alertés, des policiers ont accueilli le fraudeur à l'arrivée du train. Après une nuit en garde à vue, il a été relâché mais convoqué devant la justice pour vol et port illégal d'uniforme...

Autruche

En Belgique, une autruche qui se promenait sur la voie ferrée a perturbé récemment le trafic ferroviaire entre Mons et Bruxelles. Lors de l'explication donnée par le contrôleur pendant l'arrêt du train, les voyageurs ont cru à une plaisanterie, mais l'information était sérieuse. La SNCB a précisé que la provenance de l'animal était inconnue.



Nouvelles des régions

Activités de la FNAUT

Paris : des places réinventées

L'opération « Réinventons nos places ! » conduite par la Ville de Paris a donné lieu à de nombreuses réunions de concertation. L'AUT Ile-de-France y a participé activement pour les deux places les plus emblématiques, Bastille et Nation. La Ville a été attentive à nos propositions et les projets qui en ont résulté sont tout-à-fait satisfaisants.

La colonne de la Bastille et son génie ne seront plus noyés dans la circulation automobile, mais rattachés au grand terre-plein attendant au bassin de l'Arsenal, et la plate-forme circulaire piétonne qui les entoure sera fortement élargie. C'est un peu moins ambitieux que ce qu'avaient suggéré l'AUT et Rue de l'Avenir, qui proposaient de rattacher aussi le parvis de l'Opéra Bastille à la colonne, la rue de Lyon aboutissant alors en impasse sauf pour les bus et les vélos, mais nous aurons, au lieu d'un carrefour, une belle place simplement longée par une rue !

Place de la Nation, le square riquiqui qui entoure la statue de Dalou (« le Triomphe de la République ») va être considérablement élargi, la chaussée circulaire étant réduite à une largeur maximum de 12 m. Des passages piétons plus nombreux et de dimensions généreuses permettront des traversées plus directes depuis les quartiers environnants. De nouveaux espaces plantés vont être créés, et l'anneau extérieur qui borde les habitations deviendra une zone 20 à circulation apaisée (« zone de rencontre »). Il reste à savoir quand et comment le tramway prolongé depuis la porte de Vincennes atteindra ce bel ensemble que constituent la place et les colonnes du Trône.

Jean Macheras, AUT Ile-de-France

L'auto/train

Cette offre apporte de la souplesse par rapport à la formule du train auto-couche, le transport des voyageurs (de jour ou de nuit) et celui des véhicules et bagages (de nuit) étant dissociés. Mais elle a fortement régressé et le trafic a diminué d'un facteur 3 :

- les relations internationales ont totalement disparu, alors que la SNCF pouvait attirer les nombreux vacanciers du Benelux et de l'ouest de l'Allemagne qui fréquentent le Midi et l'Espagne ;

- la desserte de la moitié nord de la France a été abandonnée ; en effet, les terminaux d'Auray, Calais, Genève, Lille-Seclin, Metz, Mulhouse, Nantes, Strasbourg, Reims, outre Tarbes et Saint-Gervais, ont été fermés ;

- les liaisons province-province ont toutes été supprimées, seules les relations radiales ont survécu ;

- on a observé une réduction généralisée des fréquences et une augmentation très significative des tarifs réels.

Or l'auto/train, outre son impact positif sur l'environnement et la sécurité routière, répond aux besoins d'une population qui vieillit.

Bien des retraités ne supportent pas les longs trajets autoroutiers, souffrent d'infirmités incompatibles avec la conduite automobile, répugnent, s'ils prennent le train, à louer à l'arrivée un véhicule qu'ils ne le connaissent pas, ou constatent que la location est trop onéreuse au-delà d'une durée de deux semaines.

Le déficit né de la perte d'activité aurait dû susciter une recherche active de nouveaux clients. C'est au contraire la solution de facilité qui a prévalu : la suppression des liaisons déficitaires. L'Association des Usagers du Transport Auto/Train demande donc : la réouverture des liaisons internationales et province-province ; le renforcement des fréquences, en particulier durant les petites vacances scolaires ; des horaires élargis et des modalités assouplies de réception/récupération des véhicules ; enfin la modération de la tarification.

Marie-Rose Bernazzani, secrétaire générale de l'AUTAUT

Lyon-Turin : quelle alternative ?

Les opposants au projet affirment qu'avant de percer un tunnel ferroviaire de base entre la France et l'Italie, il faut saturer la ligne classique, aujourd'hui utilisée à seulement 17 % de sa capacité (alors que la stagnation du trafic est due non à son manque de capacité, mais à ses performances très médiocres qui entraînent des surcoûts d'exploitation - FNAUT Infos 217 et 237).

Selon les opposants, il faut décider une extension de l'autoroute ferroviaire alpine d'Aiton à Ambérieu (alors qu'elle est prévue jusqu'à Grenay, près de Lyon, comme le souhaitent les chargeurs) et faire circuler 100 trains de fret supplémentaires par jour entre Ambérieu et l'Italie.

Mais, dans cette hypothèse, comment éviter la saturation de la gare de Chambéry, la pénalisation des trafics voyageurs (TGV et TER), les nuisances dans les zones urbaines (Grenoble, Chambéry, Aix-les-Bains, Ambérieu) et les risques accrus de pollution du lac du Bourget que longe la ligne classique ?

Ces objections ont été présentées lors d'une réunion contradictoire organisée en juin dernier par l'ADTC-Savoie et l'ACAC afin d'approfondir la pertinence des alternatives avancées par les opposants : leurs réponses n'ont pas convaincu le public.

Jérôme Rebourg, président de l'ACAC 73

- Cédric Ringenbach, directeur du Shift Project, a été entendu par le Conseil national de la FNAUT sur le thème « transports, pétrole et climat ». Le Conseil a également reçu Marc Lemerrier, Responsable technique de la maintenance des bus à la RATP.

- Christiane Dupart a présenté les propositions de la FNAUT relatives au harcèlement sexiste dans les transports collectifs lors du Salon européen de la mobilité qui s'est tenu à Paris en juin (voir page 2).

- Marc Debrincat a répondu à un questionnaire du CESE sur la coproduction des services de transport à l'heure du numérique : opportunités, contraintes et risques pour le consommateur (voir page 5).

- La FNAUT a fait appel de la relaxe, par le tribunal correctionnel de Paris, de la société General Motors dont la filiale Saab était poursuivie par la FNAUT pour publicité mensongère.

- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont été reçus par Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports. Ils ont rencontré Michel Neugnot, vice-président de l'Association des Régions de France, chargé des transports.

Journée de formation 2016

Cette journée organisée par la FNAUT aura lieu le vendredi 9 septembre au siège. Elle sera consacrée au transport par autocar : les nouvelles dessertes, les gares routières, les droits de voyageurs. Intervenantes : Sonia Arhainx, directrice d'Isilines-Transdev ; Sophie Labrune, responsable juridique de la FNTV ; Sophie Ridoux, membre de la DGCCRF.

Colloque du 28 septembre

Un colloque organisé par la FNAUT et Mobillette sur l'avenir du système ferroviaire français aura lieu le mercredi 28 septembre 2016, salle Victor Hugo à Paris. Il sera animé par le journaliste Gilles Dansart. A cette occasion, la FNAUT présentera son manifeste sur l'avenir du rail. Voir encart.

Le colloque sera suivi de 5 petits déjeuners-débats mensuels jusqu'en février 2017.

Congrès 2016 de la FNAUT

Ce 20ème congrès de la FNAUT aura lieu à Strasbourg les 21, 22 et 23 octobre 2016. Son organisation est assurée par ASTUS et la FNAUT Alsace. Voir encart.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°247
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

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

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

Infrastructures routières : un choix consternant

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

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

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

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

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

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

Bruno Gazeau



Gare La Défense - Grande Arche, ligne RER A

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

Ile-de-France : une région très particulière

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

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

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

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

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

L'Île-de-France vue par l'OCDE

Les constats de l'OCDE :

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

Les points positifs selon l'OCDE :

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

Les déplacements de personnes en Île-de-France

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

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

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

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

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

Les points négatifs selon l'OCDE :

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

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



© Wikipedia

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

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

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

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

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

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

L'AUT/FNAUT Ile-de-France



Rame Francilien

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

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

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

L'Ile-de-France possède en effet :

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

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

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

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

Bernard Gobitz

Les transports franciliens surchargés

RER et Transilien

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

Métro

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

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

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

Tramway

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

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

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

Autobus

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

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

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

Marc Pélissier, président de l'AUT-IdF

Les tramways franciliens : une diversité fâcheuse

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

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

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

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

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

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

Bernard Gobitz et Jacques Scornaux

Pass Navigo : clientélisme et crise financière

Lignes nouvelles et réseau existant

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



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

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

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

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

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

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

Pour le tarif unique

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

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

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

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

Contre le tarif unique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bluetram, le faux tramway parisien

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

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

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

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

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

Drôle de tram

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

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

Paris : un plan anti-pollution très incomplet

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

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

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

Et le transport collectif ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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



D'autres oublis

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

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

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

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

Jean Macheras, AUT Ile-de-France

Forum

Des idées sur les transports et leur contexte

Un label souvent trompeur

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

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

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

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

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

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

Pierre Debano, 51 Epernay

Grèves locales

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

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

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

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Pass Navigo

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

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

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

Bernard Gobitz, AUT-Ile de France

Trains de nuit

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

Rémi Kieffer, 60 Beauvais

Aberration SNCF

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

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

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Brèves de volant

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

Excès d'alcool

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

Excès de vitesse

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

Feu rouge grillé

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

Téléphone au volant

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

Ceinture oubliée

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

Ligne blanche, casque...

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

En bref

Citation exacte

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

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

Découpage régional

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

Accueil néerlandais

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

Mégacamions suédois

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

Un général qui voyait loin

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

Permis à points

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

Un élu distingué

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

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



Trains en retard

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

Le train n'est pas cher

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

Rayon de courbure

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

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

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

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

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

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

(voir aussi FNAUT Info 219 et 231)

Groupe d'étude pour les chemins de fer de Provence

Transport à la demande ?

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

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

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

Cédric Journeau, président de la FNAUT Bourgogne

Autobus parisiens

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

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

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

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

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

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

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

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

Etudes et expertises

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

- une étude sur les droits des voyageurs (tous modes) en Europe est confiée à la FNAUT ;

- une expertise sur les choix passés entre tramway et BHNS a été confiée aux cabinets Trans-missions et TTK ;

- une expertise sur les aides publiques et subventions occultes dont bénéficient le co-voiturage et la location de voitures entre particuliers va être réalisée par le cabinet ADETEC.

La concurrence entre opérateurs ferroviaires

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

Congrès 2016 de la FNAUT

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

Congrès de la FEV

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

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°248
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : Territoires Photographiques, 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : <http://www.fnaut.fr>

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

Le colloque FNAUT-Mobilettrre sur l'avenir du rail en France

Pourquoi Rail 2020 ?

Depuis vingt ans, les évaluations, les rapports et les propositions se multiplient, tous plus pertinents et experts les uns que les autres. Et pourtant, inéluctablement, l'offre ferroviaire en France continue à se dégrader, en quantité et en qualité. Malgré les discours, malgré les lois, malgré les engagements, le rail français va très mal.

Cette évolution inquiétante a incité la FNAUT et Mobilettrre, deux acteurs dont l'indépendance à l'égard de tous les pouvoirs est unanimement reconnue, à se rapprocher pour porter un débat public de qualité sur l'avenir du rail.

Rien ne sert de remettre à plus tard des décisions urgentes, les trois années qui viennent seront décisives pour poser les bases d'un véritable redressement industriel et commercial du rail.

Il est temps, après les diagnostics, de placer les responsables publics devant leurs responsabilités : s'ils veulent réellement que la France continue à disposer d'une offre ferroviaire de qualité, ils doivent s'apprêter à prendre très vite quelques décisions majeures.

Puisque l'élection présidentielle est cardinale pour l'organisation des politiques publiques en France, il est apparu judicieux d'en mettre sous tension les candidats afin qu'ils prennent conscience de cette urgence.

Grâce à Rail 2020, ils y seront sensibilisés de façon plus positive qu'au travers des mouvements sociaux et des accidents/incidents qui sont l'ordinaire de leur approche très politique de la question ferroviaire - alors même qu'elle exige des réponses réfléchies et courageuses, une vision à long terme, de nature à répondre aux besoins légitimes des Français d'une offre de mobilité ferroviaire fiable et écologique.

Rail 2020 ne s'est pas arrêté au soir du colloque du 28 septembre. De novembre 2016 à mars 2017, cinq petits déjeuners-débats thématiques permettront d'affiner les propositions issues du colloque. Au printemps 2017, les candidats à l'élection présidentielle seront interrogés sur cette base.

Chaque candidat pourra alors préciser non seulement son approche et sa philosophie, mais aussi et surtout ses engagements financiers, économiques et stratégiques dans ce secteur crucial qu'est le transport ferroviaire.

Bruno Gazeau



Gare SNCF de Paris-Gare-de-Lyon

Le colloque Rail 2020, organisé par la FNAUT et Mobilettrre, a eu lieu le 28 septembre 2016 salle Victor Hugo à Paris : plus de 200 professionnels des transports, experts ferroviaires, économistes et usagers y ont participé. En matinée, après les introductions de Bruno Gazeau et Gilles Dansart, et l'intervention du député Olivier Faure, Pierre-Henri Emangard a présenté un exposé percutant sur la situation du rail en Europe. Des militants de la FNAUT ont décrit les difficultés rencontrées par les usagers lors d'une table-ronde animée par Gilles Dansart. Puis Jean Lenoir et Jean Sivardière ont présenté le Manifeste de la FNAUT. Dans l'après-midi, les propositions de la FNAUT ont été discutées par plusieurs experts. Le colloque a été clôturé par Claude Bartolone, président de l'Assemblée Nationale.

Une situation d'urgence

Le transport ferroviaire des voyageurs s'est considérablement dégradé depuis une quinzaine d'années. Information lacunaire, tarification trop élevée et trop complexe, incidents d'exploitation, retards incessants des TER, réduction des offres Intercités et TGV, correspondances difficiles, trains ralentis, transferts sur route, détérioration et contraction du réseau ferré : le profond mécontentement des voyageurs est de plus en plus perceptible.

Dans le même temps, malgré les efforts indéniables de SNCF Réseau, le réseau ferré classique continue à vieillir et les grands projets (LGV, fret) sont bloqués faute de financement. La dette ferroviaire augmente. Et, encouragée par l'Etat, la concurrence des autres modes de transport se renforce : avion à bas coût, autocar, covoiturage, camion.

Il était donc urgent de s'interroger :

- comment exploiter le réseau pour répondre aux besoins des voyageurs, des chargés et de la collectivité ?

- quelle est la consistance optimale du réseau ferré en fonction de ces besoins ?

- comment dégager de nouveaux moyens financiers pour rétablir la fiabilité de l'activité ferroviaire et assurer son développement ?

- quelle gouvernance préconiser pour le système ferroviaire ?

- quel rôle faire jouer à la concurrence entre opérateurs ferroviaires ?

- comment établir des conditions de concurrence équitables entre le rail et les modes concurrents ?

Toutes ces questions ont été examinées dans le Manifeste sur l'avenir du rail publié récemment par la FNAUT. Elles ont fait l'objet de propositions constructives et réalistes qui ont été présentées et discutées au cours du colloque, qui a permis d'alerter les responsables politiques des risques d'un effondrement du système ferroviaire.

Jean Lenoir et Jean Sivardière

L'avenir du rail : les inquiétudes de la FNAUT

Nous reproduisons ci-dessous l'allocution de Bruno Gazeau présentée lors de la première réunion du Haut Comité Ferroviaire le 14 septembre 2016, et lors du colloque.



Bruno Gazeau, président de la FNAUT

La FNAUT est très inquiète de la dégradation continue de la situation du secteur ferroviaire, de la situation de la SNCF, de la situation des voyageurs.

1. La FNAUT ne fait pas partie de ceux qui nient les efforts réalisés.

- Les questions de sécurité, première préoccupation des usagers, ont fait l'objet, après l'accident de Brétigny, d'une attention particulière, voulue par le ministre qui suit régulièrement le plan d'action décidé par la SNCF.

- La régénération du réseau est en cours, les efforts sont réels, avec un accroissement significatif des investissements, du nombre de chantiers et du rythme de renouvellement. La transparence sur les travaux est annoncée.

- En dépit du doublement des crédits, il manque encore au moins 1 milliard d'euros par an pour empêcher le réseau principal de vieillir et le positionner au niveau de ses voisins anglais, allemands et suisses.

- La FNAUT s'est réjouie de l'annonce du renouvellement d'une partie du matériel Intercités (1,5 milliard d'euros) et des crédits alloués aux lignes capillaires fret (30 millions).

2. Mais les améliorations tardent à être visibles et la FNAUT par ailleurs ne voit que renoncements et reculs dans beaucoup de domaines.

- Au quotidien, deuxième préoccupation des usagers, tous les témoignages soulignent une dégradation lente de la régularité et de la qualité de service. La situation varie selon les régions, mais tous les usagers en souffrent.

- La tarification reste élevée, même si nous percevons des efforts réels de petits prix, et les dédommagements en cas de perturbation ne sont ni systématiques ni conséquents.

- Les suppressions de trains (dans le meilleur des cas remplacés par des autocars) dues à des pannes de matériel (X73500) ou à l'absence

de conducteurs par défaut de recrutement, les travaux sur les voies, les ralentissements sur 4 000 km de lignes découragent les voyageurs. La situation en Ile de France reste tendue et pour plusieurs années. La suppression des fiches horaires et le défaut d'information sur les circulations, avec des usagers qui découvrent en gare la suppression de leur train, sont très irritants.

- En province, le manque de ressources conduit les Régions à réduire l'offre ferroviaire et à rechercher des alternatives par car. Plusieurs Régions en ont déjà exprimé l'intention, alors même que les schémas régionaux de mobilité prévus par la loi portant réforme ferroviaire ne sont pas élaborés et encore moins débattus.

- Les trains de nuit, à deux exceptions près, ont disparu, permettant aux autocaristes de récupérer le marché du transport de nuit qui se redéveloppe lors des fins de semaine et pendant les périodes de congés.

- Nous sommes satisfaits de la concertation sur les trains Intercités mais déçus des conclusions qui renvoient beaucoup de circulations sous la responsabilité des Régions, sans que le schéma national des infrastructures soit davantage concerté.

- Nous sommes inquiets de la suppression des comités de lignes, qui étaient des lieux de concertation, d'échanges et de pédagogie dans plusieurs Régions.

3. Une inquiétude plus générale vient de l'absence d'une vision chiffrée de la mobilité des personnes et des marchandises, incluant une équité entre les modes de transport et une programmation financière basée sur des ressources stabilisées.

- La dette ferroviaire continue de dériver de manière incontrôlée au rythme de 2 à 3 milliards par an.

- Un déficit financier de la SNCF se fait jour au premier semestre 2016 et va s'accroître ; les gains de productivité attendus sont réduits compte tenu de la reconduction des accords sociaux historiques (une reconduction du règlement RH0077 a été imposée par le secrétaire d'Etat aux transports).

- Le financement des infrastructures nouvelles, consécutif aux déclarations d'utilité publique, n'est pas assuré.

- Le financement de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF) est insuffisant de 800 millions d'euros par an.

- La baisse à 30 dollars du prix du baril de pétrole n'a pas été l'occasion de partager l'économie engendrée entre les usagers de la route et le financement des infrastructures de demain.

- Enfin les principes pollueur-payeur (les externalités coûtent plus de 100 milliards d'euros par an selon un rapport sénatorial de 2015) et utilisateur-payeur (usages des voiries et axes routiers principaux) sont encore peu mis en oeuvre, ce qui nuit à l'équilibre entre les modes et à leurs modèles économiques.

Alors que le gouvernement soutient fortement l'industrie routière, ses choix pénalisent le mode ferroviaire et sont pour une large part responsables des difficultés, prévisibles de longue date, rencontrées par Alstom :

- relance des travaux routiers dans les Contrats de plan Etat-Régions, et du programme autoroutier ;

- sous-investissement sur le réseau ferré, qui se dégrade et se contracte ;

- abandon de l'écotaxe poids lourds ;

- report de l'autoroute ferroviaire atlantique, libéralisation improvisée du transport par autocar, suppression de trains Intercités et de la plupart des trains de nuit ;

- baisse des dotations de l'Etat aux collectivités territoriales, qui les pousse à réduire l'offre de transport collectif et à privilégier l'autobus ou l'autocar dans des situations où le tramway ou le train répondraient mieux aux besoins à moyen et long termes.

A cette politique anti-ferroviaire s'ajoute une politique industrielle défaillante. Des choix irrationnels, voire des commandes inutiles (40 rames de TGV Euroduplex), sont souvent imposés par l'Etat à la SNCF et à la RATP. Inversement, des commandes indispensables sont reportées.

- Les commandes de matériel doivent correspondre aux besoins des usagers, en quantité et en qualité (le confort du matériel Intercités doit être adapté aux trajets à longue distance ; des rames TGV de faible capacité doivent permettre d'augmenter les fréquences). Les constructeurs ferroviaires doivent s'adapter aux exigences légitimes des opérateurs.

- Tous les appels d'offres des opérateurs doivent faire jouer la concurrence, afin de favoriser l'innovation et une baisse des coûts. Ils doivent être plus restreints, les giga-contrats engendrant des pratiques anti-concurrentielles.

Enfin de nouvelles ressources sont indispensables pour lancer le 4ème appel à projets de TCSP prévu par le Grenelle de l'environnement et écarté par le gouvernement, et répondre ainsi à la forte demande de dessertes de banlieue et Intercités.

La FNAUT demande donc au gouvernement de mettre en œuvre une politique ferroviaire ambitieuse, d'obliger la SNCF à se recentrer sur ses activités ferroviaires, de faire jouer la concurrence dans tous les segments de la filière ferroviaire afin de renforcer la compétitivité du rail, et de concrétiser ses orientations stratégiques avec un plan d'investissements à dix ans financé par la fiscalité écologique.

Repenser l'exploitation du train

Il s'agit de répondre aux attentes des voyageurs : un train bon marché, rapide sur les longues distances, qui valorise le temps passé à bord, qui dessert les villes moyennes et pas seulement les grandes agglomérations.

Mais la SNCF fait le contraire de ce que font les autres réseaux européens : accès complexe au train, offre malthusienne recentrée sur un réseau noyau, dérive des coûts. Elle doit passer d'une logique de production à une logique de service : de nombreuses améliorations simples de la qualité de service (création de relations directes, gestion des correspondances, augmentation de fréquences, politique de réservation,...) sont possibles à peu de frais.

L'intermodalité

Chez nos voisins européens, on n'en parle peu mais on la pratique.

- En Suisse, avec un seul titre de transport on peut utiliser le train, le transport urbain, le bateau... Même dans une petite gare, on peut acheter n'importe quel voyage national.

- En Grande Bretagne, tout voyage, quel que soit le nombre d'opérateurs, ne nécessite qu'un seul billet, qui permet aussi d'utiliser le métro pour le transfert entre gares à Londres.

- En Allemagne, dans un train TER exploité par un opérateur privé, un contrôleur peut délivrer un billet pour n'importe quel trajet national.

Tout cela est impossible en France où pourtant on parle beaucoup d'intermodalité, mais souvent avec une approche plus technique que fonctionnelle (le smartphone sensé tout faire...).

L'accès au train

Il n'y a que dans les gares françaises qu'on trouve deux types de distributeurs de billets, TER et Grandes lignes. Et si on peut obtenir un taxi, il n'est pas possible d'acheter simultanément un titre de transport urbain.

Les contrôleurs contrôlent moins – paraît-il pour mieux être au service du client – mais les voyageurs retardataires qui n'ont pas de billet valable ne peuvent plus faire régulariser économiquement leur situation à bord.

Avec l'installation de portiques ou l'« accueil filtrage » avant l'accès au quai, il est devenu difficile, voire impossible, d'accompagner les personnes âgées ou avec enfants et bagages...

Passer du train au car, au bus ou au taxi ne nécessite en Suisse que de courts trajets à pied. En France, on en est loin :

- la gare souterraine de Massy-TGV ne pouvait pas être située plus loin de celle de Massy-RER ;

- à Montpellier-La Mogère, on s'acharne à construire une gare TGV où on perdra 45 minutes pour accéder au TER et au centre ville.

La tarification

Elle doit être simple et compréhensible, respecter la liberté de déplacement et rester modé-

rée pour attirer le voyageur modeste tenté par le covoiturage, le car ou l'avion low cost. Les prix doivent être adaptés aux voyages individuels, mais aussi aux voyages effectués en famille ou en groupes. Les formules à bas prix doivent être développées, à l'image des Intercités de jour 100 % Éco et des TGV Ouigo.

Mais l'offre Ouigo, très capacitaire, ne peut s'appliquer qu'à un nombre limité d'axes, à l'inverse des pratiques des compagnies aériennes à bas coût et des attentes des voyageurs, qui ont besoin de liaisons de faible capacité sur de nombreuses relations.

La SNCF fait aujourd'hui des efforts importants avec ses formules de petits prix de dernière minute pour certaines catégories de voyageurs, notamment les jeunes. Mais il faut promouvoir aussi le trafic d'heures creuses, produit à faible coût partout en Europe sauf en France !

La liberté tarifaire accordée aux Régions est indispensable si on veut pérenniser une offre TER pertinente, car la dérive des coûts SNCF est catastrophique pour les Régions : + 90 % entre 2002 et 2012 (+ 24 % pour l'offre). Mais il faut aussi maintenir, comme en Allemagne et en Grande-Bretagne, une unité tarifaire sur le territoire national.

La commercialisation

Le train, y compris le TGV, a pour principal concurrent l'automobile, il doit donc conserver une grande souplesse d'accès. Or la politique de réservation actuelle est contraire aux attentes des voyageurs. Citons deux exemples concernant des relations autrefois directes et avec réservation facultative :

- Pau-Nice (Pau-Toulouse sans réservation possible, puis Toulouse-Nice avec réservation obligatoire) ;

- Paris-Briançon (Paris-Valence en 2h par TGV avec réservation obligatoire, puis Valence-Briançon en 4h par TER avec réservation impossible).

La réservation facultative doit être la règle sur tous les Intercités. Le billet ouvert à coût raisonnable doit être généralisé car il est indispensable à tous les voyageurs qui ne peuvent pas programmer leur déplacement. Cette demande est compatible avec le principe du yield management qui permet au client qui veut réserver de bénéficier de prix réduits, et à l'entreprise d'optimiser son trafic et ses recettes. Dans ce schéma, le client est incité à réserver, mais sans y être obligé. Sur les TGV, le billet au tarif « Pro » doit être utilisable comme un billet ouvert.

Les échanges et remboursements dans la gamme Loisir sont devenus payants et chers pour éviter les pertes de ventes générées, dans les trains chargés, par les clients qui effectuent plusieurs réservations pour un seul voyage. Mais il est anormal de pénaliser simultanément les voyageurs qui dans leurs échanges n'entraînent pas de perte de recette pour la SNCF.



Gare Le Creusot-Ville

Avec des prix très variables, le client a besoin de repères. La SNCF cherche à améliorer la lisibilité des cartes de réduction. Ainsi, selon ses dépliants, les nouvelles cartes (Enfant+, carte jeune, week-end et Senior+) garantissent 25 % ou 30 % de réduction sur le tarif « Loisir Réduit » et le « Plein Tarif Loisir », mais pour avoir l'information complète, il faut quitter voyages-sncf.com et consulter tgv.voyages-sncf.com !

L'information

La distribution des titres de transport doit être homogène, mais les initiatives de la SNCF ou des autorités organisatrices segmentent l'offre et ses canaux de distribution. De même, la dématérialisation des billets doit être étendue sans être opposée au support papier.

L'information sur les horaires et les services s'est brutalement dégradée fin 2016 avec la suppression de la quasi-totalité de la documentation papier et en particulier des fiches horaires grandes lignes. Ces suppressions présentent deux effets pervers.

Le premier, évident, est d'ordre éthique et déontologique : comment la SNCF, entreprise publique assurant un service public, répond-elle aux attentes des 20 % des clients actuels qui n'utilisent pas internet ? La FNAUT a demandé à l'Etat, autorité de tutelle, et à la SNCF, de mettre en œuvre rapidement des outils de substitution.

Le deuxième est très dangereux : c'est l'absence de traçabilité de l'offre dans le temps. Il n'y a plus de « catalogue » de référence de l'offre, ce qui permet à la SNCF, dont la culture malthusienne est évidente, de supprimer des circulations sous couvert d'optimisation de la production. Les relations transversales sont particulièrement touchées. On risque à terme une tendance à la « macronisation » de l'exploitation des TGV.

La fréquence

L'absence de cadencement des circulations est une exception française. La faiblesse des vitesses sur le réseau classique est rarement compensée par des fréquences élevées. La baisse des fréquences est continue sur les grandes lignes. Et les Régions sont tentées, suite à la dérive des coûts, par de sérieuses réductions de TER en heures creuses avec des remplacements par des cars.



Gare de Paris-Gare-du-Nord

Les Régions perdent ainsi des clients bien moins subventionnés que ceux des heures de pointe...

Les voyageurs attendent les augmentations de fréquences des trains Intercités proposées par la commission Duron sur les axes importants radiaux et transversaux, que l'autorité organisatrice soit nationale ou régionale. Quant aux TGV, la SNCF est passée rapidement d'une « politique de volume » consistant, comme en aviation, à rechercher une productivité maximale du parc, à une politique de « petits prix » basée sur une offre à fréquences réduites et une utilisation de matériel de plus grande capacité.

L'offre Ouigo détruit partiellement l'offre classique. Sur une ligne dont le trafic est « stabilisé » telle que Paris-Marseille, Ouigo représente 15 % du marché. Mais sur Lille-Nantes, on est passé de 4 à 2 allers-retours classiques : il n'est plus possible de voyager en matinée entre Lille et Nantes et en soirée en sens contraire.

Le rôle des péages

Pour justifier la régression des fréquences, la SNCF met en avant la hausse continue des péages depuis 2005, en partie due aux baisses de subventions de l'État : en heure de pointe, le péage pour une rame Duplex a augmenté de 68 % entre 2006 et 2012. Mais deux autres facteurs jouent :

- l'inflation est inquiétante (hors péage, le coût de production du TGV a crû de 6,2 % par an entre 2005 et 2014) ;

- comme vient de le montrer la discussion sur la future desserte TGV Paris-Bordeaux, la SNCF raisonne en termes de capacités alors les usagers veulent de la fréquence (deux trains de 500 places induisent plus de trafic qu'un train de 1000 places).

Des failles dans la politique des péages expliquent en partie ces dérives. Alors que la maintenance de la voie est deux fois plus coûteuse pour la circulation d'une rame TGV double que pour celle d'une rame simple, le péage perçu par SNCF Réseau est le même. Ainsi, entre Strasbourg et Lyon par exemple, le remplacement de la circulation de deux rames simples par une rame double a fait faire des économies à SNCF Voyages mais a généré une augmentation de la dette de SNCF Réseau... Le système ferroviaire n'est pas optimisé : les fréquences baissent, la dette augmente.

C'est exactement le contraire des objectifs fixés par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Et l'EPIC de tête ne sert à rien dans ce domaine...

Les arrêts

La desserte des villes moyennes est-elle du ressort du TGV, du TET ou du TER ? Ici encore c'est une question d'optimisation du système : l'optimum de SNCF Voyages n'est pas celui de l'ensemble TGV-TET-TER.

A nombre d'arrêts inchangé, les temps de parcours se dégradent sur tout le réseau et régulièrement : Paris-Normandie, Marseille-Nice (2h35 aujourd'hui contre 2h20 il y a vingt ans)... et même Paris-Lyon par TGV !

Aussi, par exemple, pour accélérer les Intercités Bordeaux-Marseille, la SNCF voudrait supprimer des arrêts dans des villes moyennes (Montauban, Sète, Arles...). Mais rien n'indique que cette solution maximiserait l'ensemble du trafic TET+TER et serait compatible avec la capacité d'ensemble de la ligne. Au contraire, le cabinet Roland Berger, qui a travaillé pour la commission Duron, a montré qu'en augmentant le nombre d'arrêts pour desservir certaines villes moyennes, on gagne plus de voyageurs que ce qu'on en perd en allongeant les temps de parcours entre grandes métropoles.

Il faut donc traiter les causes des ralentissements des trains, et non leurs conséquences en dégradant les dessertes de certaines villes en supprimant des arrêts.

Les services à bord

Ils doivent être diversifiés pour valoriser le temps du voyage, ce que peut difficilement faire le concurrent routier : restauration, transport de vélos, prise de courant, connexion Wi-Fi.

Ces deux derniers services, depuis longtemps demandés par les usagers et refusés pour des questions de coût, sont devenus subitement urgents... depuis l'arrivée des autocars Macron.

En outre, les usagers attendent quatre services de la part des contrôleurs : le contrôle systématique des billets qui constitue le moment privilégié pour un contact client-entreprise et « conforte » les voyageurs en règle vis-à-vis des fraudeurs ; la vente à bord de billets pour rendre service aux voyageurs retardataires ; l'information surtout en cas d'incident ; la fourniture d'une restauration légère.

Les orientations actuelles de la SNCF sont malheureusement opposées à ces attentes : les contrôles, depuis dix ans, sont de moins en moins fréquents, la vente de billets à bord est devenue récemment et « confidentiellement » impossible, et la restauration n'a jamais été envisagée. Il faut pourtant croire que ces demandes sont sensées : les contrôleurs des trains Thello qui circulent entre Marseille, Nice et Milan répondent exactement à ces attentes.

Les compositions modulables et multitranches

Ce mode d'exploitation permet d'améliorer la productivité et de créer économiquement des relations directes qui attirent de la clientèle. La création d'une relation directe dope fortement la fréquentation : l'effet est équivalent à un gain de temps d'au moins 1 heure sur la durée du trajet.

Une fréquence élevée implique l'utilisation de trains de faibles capacités ou de trains à compositions modulables qui améliorent la productivité du matériel. Ce principe est mis en œuvre avec succès pour les TGV en adaptant le nombre d'éléments aux volumes des trafics ; il doit être largement étendu aux Intercités. C'est ce que recommande aussi la commission Duron avec l'utilisation de rames multiples de Paris à Caen, puis de rames simples jusqu'à Cherbourg.

Entre Nantes et Lyon, une des nombreuses transversales Intercités massacrées par la SNCF au profit du TGV alors que seuls 30 % des voyageurs effectuaient le trajet de bout en bout, une exploitation associant des rames Nantes-Clermont-Ferrand ou Nantes-Dijon ou Orléans-Lyon dynamiserait fortement l'offre. Cet exemple illustre la possibilité d'obtenir des relations directes sans surcoût d'exploitation avec du personnel polyvalent ou des rames à attelage automatique.

Sur Paris - Saint-Etienne, l'attachement de la clientèle se mesure en constatant que plus de 50 % du trafic est assuré par 4 trains directs seulement sur un total de 20 relations quotidiennes !

Les correspondances

Sources de pertes de trafic par rapport aux relations directes, les correspondances peuvent aussi valoriser le maillage national du réseau si elles sont correctement aménagées.

Elles doivent être confortables, assurées quai à quai, avec des temps d'échanges réduits et une garantie d'attente en cas de retard du premier train.

Or on constate avec le temps une tendance à l'augmentation des temps d'attente sous couvert d'amélioration de la régularité : 20 min à Bordeaux entre La Rochelle et Toulouse, 30 min à Gap entre Grenoble et Briançon, 40 min à Valence entre Grenoble et Marseille...

Ces délais exagérés de correspondances constituent un véritable gaspillage d'argent public car, pour gagner 30 min par TGV, il faut construire 100 km de LGV donc dépenser 2 à 3 milliards d'euros. Dans le même temps, un car parcourt 45 km : les pertes de trafic sont évidentes...

La conception des horaires doit valoriser le maillage du réseau et donc les dessertes de province à province. Par exemple, des liaisons entre le Sud-Ouest de la France, Le Mans et Caen doivent être établies à Tours.

Quel réseau ferré en 2040 ?

Historique

Le réseau ferré français comptait 55 000 km de lignes à son apogée, entre 1910 et 1929. Ce réseau concrétisait le plan Freycinet d'aménagement du territoire adopté en 1878, un plan volontiers brocardé aujourd'hui - bien à tort car il n'était ni surdimensionné ni économiquement irréaliste ni dicté par l'électoratisme : il répondait au contraire aux besoins de mobilité d'une époque où le monde rural était très peuplé et les activités très dispersées sur le territoire national, et où personne ne pouvait imaginer l'avènement de l'automobile, de l'autocar et du camion.

Puis le réseau s'est contracté fortement - 43 000 km à la création de la SNCF en 1938, 31 000 km en 2000 - pour des raisons bien connues : l'exode rural ; les défaillances commerciales des réseaux privés puis de la SNCF ; leurs coûts d'exploitation trop élevés ; la concurrence de la route, favorisée par l'Etat (l'autoroute tue le rail).

Un réseau trop dense ?

Sur environ 31 000 km de lignes aujourd'hui (16 000 électrifiés), le réseau compte 22 000 km de lignes voyageurs (dont 2 800 km de LGV en 2017, 15 000 km de lignes classiques principales et 4 000 km de lignes dédiées au TER), et 9 000 km de lignes dédiées au fret.

Selon une idée stupide à la mode, le réseau actuel serait trop dense : 5,5 km de lignes pour 100 km² de territoire en moyenne, ou 460 km par million d'habitants. Mais en Allemagne, ces ratios sont respectivement de 12 km et 512 km et, en Suisse, de 12 km et 625 km : ces deux pays voisins entretiennent-ils pour le plaisir des réseaux surdimensionnés, ou ont-ils compris l'importance cruciale du rail pour un aménagement intelligent de leur territoire ?

Un réseau dégradé

L'évolution récente du réseau français est très inquiétante :

- son vieillissement s'accroît malgré les nombreux travaux en cours (on est passé de 500 à 1 000 km de voie régénérée par an entre 2005 et 2014) ; la longueur des sections de lignes soumises à des ralentissements est passée de 1 000 à 4 000 km en 15 ans dont 3 000 sur le réseau régional, soit plus de 10 % du réseau ; elle augmente de 10 % par an ; près de 20 % des voies moyennement fréquentées sont aujourd'hui hors d'âge contre 7 % seulement en 2010 ; les aiguillages ont plus de 20 ans en moyenne contre 10 ans en Allemagne ;
- une contraction sensible du réseau entraîne la disparition de relations régionales et même interrégionales (Verdun-Châlons, Montluçon-Ussel, Clermont-Limoges/Ussel, Clermont - Saint-Etienne) ; des menaces de fermetures (Grenoble-Gap, ligne des Causses).

La fameuse étoile de Legrand, très visible sur le réseau classique et bien sûr sur le réseau

des LGV, illustre le jacobinisme français : les lignes radiales sont bien mieux équipées et plus circulées que les lignes transversales.

Des villes sont aujourd'hui enclavées alors qu'elles étaient auparavant au centre d'étoiles ferroviaires étoffées (Troyes, Arles) ; Montluçon, centre d'une aire urbaine de 80 000 habitants, est devenu quasiment un cul-de-sac ferroviaire.

Des « déserts ferroviaires » se sont développés peu à peu : Massif Central, Jura, Alpes, Sud-Ouest...

L'idée d'un réseau noyau, proposée par le ministère des Transports au début des années 70 puis reprise par le rapport Guillaumat, est toujours présente et se renforce même sous la pression des contraintes budgétaires.



Le réseau proposé par la FNAUT

Alors que l'Etat et SNCF Réseau n'ont pas de vision d'avenir, la FNAUT préconise au contraire un programme ambitieux et cohérent d'investissement (FNAUT Infos 214, 241, 244).

Il ne s'agit ni de revenir au réseau Freycinet, adapté à un passé révolu, ni d'évoluer vers un réseau noyau négligeant l'avenir et ne répondant qu'à des préoccupations financières, mais d'adapter le réseau actuel aux évolutions de la démographie et des pratiques de transport tout en prenant sérieusement en compte les préoccupations d'aménagement du territoire et d'environnement aujourd'hui oubliées.

Quelles priorités ?

Dans le scénario le plus souvent admis aujourd'hui, les possibilités de financement sont limitées et il s'agit seulement de gérer intelligemment la pénurie, c'est-à-dire :

- de recentrer le réseau sur les axes où les flux sont massifs (déplacements pendulaires vers les métropoles, relations TGV et Intercités entre Paris et les métropoles de province, trafic de cabotage sur quelques transversales) ;
- de moderniser les lignes principales et les gares les plus utilisées ;
- de fermer toutes les lignes dégradées et peu fréquentées (UIC 7 à 9), développer des services de cars de substitution ;
- enfin d'abandonner le fret ferroviaire.

Mais cette politique n'anticipe pas les besoins économiques et sociaux futurs et ignore

la transition énergétique (voir page 6). Un scénario plus ambitieux, finançable par la fiscalité écologique, est manifestement indispensable car l'infrastructure crée l'usage.

Le réseau classique

Quels que soient les moyens financiers disponibles pour le rail, la régénération du réseau classique constitue à l'évidence la priorité. Elle revêt plusieurs aspects :

- la sauvegarde des emprises inutilisées (Petite ceinture parisienne, lignes fret...);
- le sauvetage des lignes secondaires existantes (voies, ouvrages d'art), certaines d'entre elles pouvant être confiées aux Régions afin de permettre une réduction du coût des travaux ;
- la suppression des zones de ralentissement sur les lignes principales telles que Nantes-Bordeaux.

Au-delà de ces mesures d'urgence, une modernisation du réseau classique doit porter sur : la signalisation, les IPCS, les points de croisement et de dépassement, la capacité des lignes et surtout des nœuds ferroviaires.

L'accélération des trains de voyageurs a été étudiée par Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244). Généraliser le 200 km/h est utopique, mais une augmentation des vitesses limites est possible sur certaines sections : de 160 à 200 km/h sur 700 à 900 km de lignes structurantes ; jusqu'à 160 km/h sur environ 2 000 km. Des actions complémentaires portant sur le matériel roulant (vitesse, accélération, freinage, accessibilité), les gares (vitesses d'entrées/sorties), l'exploitation (durée des arrêts et des correspondances, marges de régularité) sont nécessaires et possibles.

La consistance du réseau classique doit être renforcée par quelques réouvertures de lignes périurbaines (Lyon-Trévoux), le rétablissement de liaisons interrégionales (Clermont-Brive, Saint-Auban - Digne, Nantes-Poitiers) et d'autres opérations de maillage, par exemple le projet VFCEA qui concerne à la fois les trafics voyageurs et fret (FNAUT Infos 101, 153, 179).

Les grands projets

Il est enfin nécessaire d'achever la mise en place du réseau des LGV. Alors que la commission Mobilité 21 a préconisé l'abandon de tous les projets de LGV à l'exception (à la rigueur...) de Bordeaux-Toulouse, la FNAUT a examiné ces projets au cas par cas et proposé d'en conserver la moitié, les autres étant manifestement utopiques ou purement « politiques ». Le réseau final (sans création de gares nouvelles exurbanisées) comporterait 4 000 km (comme en Espagne), alors que les autoroutes forment un réseau de 12 000 km.

Ce programme de LGV auquel il faut ajouter les grands projets fret (Lyon-Turin et CFAL) doit être financé par l'Etat, sans montages de type SEA. Il peut entraîner d'importantes créations d'emplois directs et induits.

Une ambition pour l'avenir



Gare de Paris-Gare-de-Lyon

La FNAUT estime que le transport collectif ne doit pas être une variable d'ajustement des finances publiques. Il faut voir grand en matière de transport public pour préparer un avenir vraiment « durable », donc anticiper les besoins futurs, à l'inverse de l'attitude malthusienne qui se développe actuellement chez les décideurs. La demande future est, en effet, toujours sous-estimée car des défis sociaux, culturels, écologiques et économiques très variés sont négligés :

- la croissance démographique prévue par l'INSEE (+ 15 % en moyenne d'ici 2060) ; une croissance plus forte de la population en Ile-de-France, dans les métropoles de province et sur les zones littorales (Atlantique et Méditerranée) ;
- le vieillissement de la population ;
- la dispersion croissante des familles (multiplication des divorces, études supérieures effectuées loin du domicile familial, éclatement du marché du travail) ;

Comment financer ?

Des financements du réseau ferré sont déjà disponibles : les réserves des investisseurs publics (CDC) et privés ; l'emprunt (les taux actuels sont très bas ; emprunter pour réaliser des travaux rentables socialement et écologiquement est légitime, c'est de la dette saine).

Des investissements inutiles et/ou nocifs pour l'environnement peuvent être définitivement abandonnés sans provoquer de drame national. Tous les modes de transport sont concernés : aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord, autoroute A45 et bien d'autres, LGV Poitiers-Limoges. Les investissements routiers doivent se limiter à la maintenance du réseau, dont la capacité est suffisante.

Le recours à la fiscalité écologique dans le secteur des transports est à la fois simple, rapide à mettre en place, efficace et légitime. Il s'agit d'internaliser tous les coûts économiques et externes (sociaux et écologiques) dans la tarification

- la paupérisation d'une partie non marginale de la population (jeunes, chômeurs) ;

- les changements culturels chez les citoyens, moins « accros » qu'auparavant à la voiture (dont la part de marché diminue), et chez les jeunes (leur taux d'acquisition du permis de conduire et leur taux de motorisation diminuent) ;

- l'aménagement du territoire (faut-il abandonner les zones périurbaines et les villes moyennes à la route ?) ;

- un étalement urbain diffus que les lignes périurbaines peuvent structurer ;

- la montée de la congestion et de l'insécurité routières, des nuisances de la route et de l'avion ;

- les coûts directs (congestion routière, nouvelles voiries) et externes (accidents, santé publique) de la route ;

- la saturation des voies ferrées et des grandes gares de Paris et de province (Lyon, Marseille...) ;

- la dépendance pétrolière, qui s'accroît avec la baisse du prix du pétrole (un nouveau choc pétrolier doit être anticipé) ;

- le réchauffement climatique (les déplacements sont responsables du tiers de nos émissions de gaz à effet de serre).

Le Commissariat général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a étudié récemment la demande de transports de voyageurs et de fret aux horizons 2030 et 2050, et confirmé la pertinence du programme ambitieux de travaux ferroviaires défendu par la FNAUT.

de l'usage de l'avion, de la voiture, du camion, du covoiturage longue distance. La Suisse a montré l'exemple.

Le bas prix actuel du pétrole offre un contexte favorable à la réduction des niches fiscales « sans douleur », la ministre Ségolène Royal a fini par l'admettre. Philippe Duron, président de la commission Mobilité 21, déclare aujourd'hui : « nous avons aujourd'hui les outils pour une politique ambitieuse en matière d'infrastructures de transport, à nous de les saisir ». Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, et Philippe Richert, président de l'Association des Régions de France, ont évoqué eux aussi la fiscalité écologique, qui permettrait d'amorcer un cercle vertueux : transferts de trafic vers le rail, investissements ferroviaires mieux rentabilisés, et possibilité d'éliminer des investissements inutiles, aéroports, rocadés autoroutiers (Strasbourg, Lyon, Chambéry...).



Le réseau Freycinet



Le réseau noyau

En conclusion : la leçon du tramway

1. L'investissement ferroviaire relève de l'aménagement du territoire, qui implique une vision à long terme. Il ne doit pas être une variable d'ajustement des finances publiques dans une vision à court terme. L'erreur commise depuis une génération n'a pas été, selon l'idée à la mode, le « tout-TGV », mais le « tout-autoroutier ».

2. On admet à tort que le financement du réseau ne peut être augmenté. Or on peut emprunter. Et, surtout, la fiscalité écologique est une source efficace et légitime de moyens nouveaux : ce qui manque n'est pas l'argent mais la volonté politique.

3. Il est encore temps de réorienter la politique d'investissement ferroviaire. Sinon, en 2040, on constatera les erreurs commises. Faudra-t-il alors reconstruire le réseau, à un coût bien plus élevé qu'aujourd'hui, après l'avoir démantelé par indifférence ou par bêtise ? L'exemple du tramway, laissé à l'abandon puis réintroduit 50 ans plus tard dans 25 agglomérations françaises, dont certaines ont moins de 200 000 habitants, doit servir de leçon.

Attachez vos ceintures, décollage immédiat !

Isabelle Tronquet, hôteesse de l'air depuis 15 ans sur des vols longs-courriers, a eu bien des surprises au cours de sa carrière : passagers insupportables, questions idiotes, disputes, dragueurs incorrigibles, demandes délirantes... Dans son carnet de vol, elle raconte quelques anecdotes véridiques.

Un passager exige une place près d'un hublot « pour pouvoir prendre l'air ». Un autre se plaint du goût infect des bonbons : il s'agissait de boules qu'elles offertes aux passagers. Une mère demande à son fils : « qu'est ce que tu veux boire, mon chéri ? Un coca ? S'il... » et l'enfant répond : « s'il y en a ».

En fin d'année, des enfants demandent si l'avion ne va pas percuter le père Noël en plein ciel. Un enfant interroge l'hôteesse : « est-ce que tu es une vraie altesse de l'air ? »

Une femme qui avait déclaré être enceinte se plaint de douleurs abdominales. Un appel est lancé : une gynécologue présente dans l'avion constate que la « patiente » n'est pas enceinte et veut seulement être surclassée.

Une passagère d'un vol Paris - Fort-de-France demande à l'hôteesse où se trouve « le jardin d'enfants » de l'avion. Lorsque l'hôteesse lui explique que ce service n'existe pas à bord, la femme déclare : « vous voulez dire que je dois m'en occuper pendant huit heures ? »

Changez de vocabulaire

Ne dites plus : voiture électrique mais innovation décarbonée ; véhicule automatique, mais à délégation de conduite ; petite navette de centre-ville mais service de mobilité électrique ; signalétique de gare, mais grammaire du déplacement ; autopartage et covoiturage mais mobilité intelligente et collaborative ; voiture autopartagée, mais transport collectif individuel ; transport à la demande, mais transport individuel collectif ; yield management mais tarification flexible ; baisse de productivité à la SNCF mais inflation ferroviaire ; SNCF mais connecteur de mobilités ; vélo à assistance électrique mais pédélec ; télétravail mais travail nomade (at home ou en espace de coworking) ; livraison mais logistique B to C ; réservation obligatoire mais garantie de place assise ; autoroute à vélo mais voie cycliste longue distance ; fermeture de ligne mais suspension de circulation ; innovant mais disruptif. Affirmez que « le stationnement, c'est du transport à vitesse nulle, donc un chaînon de la chaîne de mobilité ». Et n'oubliez pas qu'avec l'apparition de la chaîne servicielle, les opérateurs de mobilité sont devenus des fabricants de l'espace public en mouvement.

En bref

Une présidente satisfaite... d'une décision ridicule

Marie-Guite Dufay, présidente de la région Bourgogne Franche-Comté : « suite à son intervention auprès de Guillaume Pepy », elle « se satisfait d'avoir été entendue et salue la décision prise par SNCF au sujet du nom de la gare de Paris Bercy ». Les voyageurs se moquent éperdument de cette décision qui ne changera rien à leur sort (voir FNAUT Infos 246, page 7).

Un président qui voit loin

Jacques Gounon, président d'Eurotunnel : « aujourd'hui, avec des taux d'intérêt quasi nuls, l'argent est gratuit, donc on peut investir. Raïsonner sur la dette à court terme est une erreur, les États doivent au contraire se placer sur le très long terme ».

Un président qui voit court

François Hollande est venu à Montpellier présider le lancement de l'élargissement de l'A9. On aurait cru entendre Georges Pompidou : « La route c'est la liberté. Quand on la prend, quand on l'ouvre, c'est qu'on a choisi son chemin. Vive l'A9 ». Et vive la pollution de l'air.

Ignorants

Nicolas Hulot, président de la Fondation Nicolas Hulot : « de très grands projets français comme le Grand Paris Express, le Lyon-Turin ou les LGV en projet n'entraînent que des réductions symboliques d'émissions de gaz à effet de serre ». Au lieu d'énoncer ces propos dogmatiques, M. Hulot devrait s'informer en lisant FNAUT Infos 214.

Marc Ivaldi, chercheur de la Toulouse School of Economics : « Faire un TGV entre Bordeaux et Dax est une aberration économique. Dax, ce n'est pas Londres et ne le deviendra pas. Ce n'est pas parce qu'on fait venir le TGV que les villes grossissent ». Le « spécialiste des transports » (selon La Dépêche du Midi) ignore que la LGV n'est pas faite pour desservir Dax (60 000 habitants dans l'aire urbaine), qu'elle desservira aussi Bayonne, Biarritz, Pau, Tarbes (près d'un million d'habitants) et sera un jour prolongée jusqu'en Espagne.

Stéphanie Von Euw, vice-présidente LR du Conseil régional d'Ile-de-France et porte-parole de Bruno Le Maire, s'oppose à l'adaptation de la ligne Serqueux-Gisors au trafic de fret (FNAUT Infos 239, 246). Elle affirme sottement : « le fret ferroviaire sera obsolète dans 10 ans ». Sait-elle que le fret ferroviaire, indispensable aux industriels, a augmenté de 5 % en 2015 ? Sait-elle qu'on peut aujourd'hui réduire le bruit des trains de fret en remplaçant les semelles de freins en fonte par des semelles composites (la différence de bruit atteint 5 décibels) ?

Bêtisier

- Le docteur **Charles Mercier-Guyon**, président de la Prévention Routière 74, qualifie les parents qui amènent leurs enfants à l'école dans une remorque de « militants cyclistes imbéciles » : « Je ne supporte pas qu'au nom du militantisme, on envoie des enfants au feu ! Le mystique prend le pas sur le réalisme ».
- **Alain Prost**, pilote de formule 1 : « le Grand prix de Paris de formule E (FNAUT Infos 245) est une course, mais aussi un événement pédagogique ».
- **Laurent Wauquiez**, président du conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes : « si l'on passe par l'autoroute à vélo de Grenoble, je souhaite bon courage aux stations touristiques de l'Isère ».
- **Mathieu Chamussy**, conseiller municipal LR de Grenoble : critiquant la décision de la majorité écologiste de retirer le financement de la Ville prévu pour le Lyon-Turin, il a demandé au maire s'il songeait « assurer le ravitaillement de Grenoble par des corbeaux ». Critiquer la décision regrettable de la Ville pouvait être fait intelligemment...



Chatte récompensée

Depuis 2011, Felix, chatte noire et blanche de cinq ans, lutte contre les souris qui ont envahi la gare de Huddersfield, dans l'Est du Yorkshire. Aucun rongeur n'ose à présent s'aventurer sur les quais. Après cinq ans de travail irréprochable, elle a été nommée contrôleuse principale de la gare par la compagnie TransPennine Express et décorée d'un uniforme et d'un badge officiel à son nom. Une chatière a été aménagée au niveau des guichets afin de faciliter ses déplacements et d'augmenter sa productivité (Daily Mail).

Plongeon

Lake Geneva (Wisconsin, USA) est une localité connue pour son Winterfest, un week-end de fête hivernale. Mais le stationnement y est difficile. En 2016, des visiteurs se sont garés sur la surface d'un lac gelé. Mais la glace a fondu : 15 véhicules ont plongé dans les eaux, nécessitant des heures d'intervention des services de secours. Seulement 5 voitures ont pu reprendre la route, les 10 autres ont été bonnes pour la casse.

Des interventions variées

Activités de la FNAUT

L'exposé introductif de Pierre-Henri Emangard

Après avoir rappelé les atouts économiques et écologiques du train, le géographe Pierre-Henri Emangard, chercheur associé à l'université du Havre, a décrit de manière très pédagogique, en se basant sur les statistiques du Forum International des Transports concernant la période 1970-2000-2010 hors trafic aérien, l'évolution des trafics voyageurs et marchandises et des parts de marché du rail dans 10 pays d'Europe occidentale : France, Allemagne, Grande Bretagne, Italie, Espagne, Suède, Suisse, Autriche, Belgique et Pays Bas. La France occupe une place singulière car elle fait nettement moins bien que ses voisins selon les 5 critères retenus : « une bérézina ».

La table-ronde du colloque

Animée par **Gilles Dansart**, qui avait auparavant évoqué « la débâcle du système ferroviaire français » et la nécessité de définir de nouveaux objectifs pour refaire du rail l'armature du système de transport, la table-ronde du colloque a permis à 5 militant(e)s de la FNAUT d'exprimer les difficultés concrètes auxquelles sont confrontés aujourd'hui les usagers du train de manière quotidienne.

Christiane Dupart, présidente de la FNAUT Hauts de France, a décrit la dégradation de la qualité des services ferroviaires : les trains supprimés, en retard ou surchargés, la fatigue et les perturbations de la vie familiale et professionnelle qui en résulte pour les usagers pendulaires, le retour de certains d'entre eux à la voiture.

Françoise Leclerc, présidente de l'association des usagers des transports du Sud-Gironde, a évoqué la complexité de la tarification du train, son niveau souvent trop élevé et la difficulté à obtenir des dédommagements sérieux en cas de perturbation grave du service.

François Giordani, président de l'association ASTUS de Strasbourg et de la FNAUT Alsace, a montré à quel point la commercialisation du train est défaillante : les points de vente disparaissent dans les centres-villes, l'amplitude horaire d'ouverture des guichets de gares se réduit, la qualité de l'information fournie aux voyageurs se dégrade.

Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord (UVN), a commenté la dégradation des relations transfrontalières et internationales : pénurie de relations, difficultés d'obtention de l'information et des titres de transport, disparition quasi-complète des trains de nuit.

Enfin **Jacques Ottaviani**, président de l'association pour la promotion de la ligne Nantes-Bordeaux (APNB), a dénoncé sur quelques exemples la dégradation des infrastructures qui provoque des ralentissements

dissuasifs des circulations, et déploré qu'un patrimoine remarquable soit abandonné de manière absurde et incompréhensible.

Les interventions des experts

Cinq experts invités par la FNAUT ont présenté leurs réflexions sur des thèmes fondamentaux pour l'avenir du système ferroviaire.

Michel Neugnot, président de la commission transport de l'Association des Régions de France, est intervenu sur la complémentarité des modes de transports et l'intermodalité.

François Philizot, préfet chargé d'une mission sur l'avenir des trains Intercités, a commenté les hypothèses en cours de discussion.

Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'ARAFER, a expliqué sa position sur la concurrence entre les opérateurs ferroviaires et sur l'indépendance du gestionnaire d'infrastructures.

Yves Crozet, professeur émérite à Sciences-Po Lyon et chercheur au LAET, a discuté le problème de la dette ferroviaire (52 milliards : 8 de SNCF Mobilité, 44 de SNCF Réseau) et les possibilités de financement de nouvelles grandes infrastructures de transport.

Enfin **Jean-Daniel Guyot**, président-fondateur de Captain Train, a évoqué l'impact de l'économie numérique sur les pratiques de mobilité.

Les interventions des politiques

Député PS de Seine-et-Marne et président du Haut-Comité de la qualité de service dans les transports, **Olivier Faure** a souligné le risque de faire du développement durable un repoussoir si on pénalise les automobilistes périurbains avant de développer les transports publics franciliens, qui seront saturés avant 2025. Il est favorable à une hausse d'un centime d'euro des taxes sur les carburants routiers pour financer les infrastructures de transport.

Député PS de la Seine-Saint-Denis et président de l'Assemblée Nationale, **Claude Bartolone** a félicité la FNAUT dont les réflexions évitent tout populisme. Il a insisté sur l'urgence des investissements ferroviaires, en particulier en Ile-de-France, et rappelé son opposition déterminée à la suppression de l'écotaxe.

Les actes du colloque

Les actes du colloque Rail 2020 seront prochainement disponibles auprès du siège de la FNAUT. Ils rassembleront l'intégralité des exposés, en particulier celui de Pierre-Henri Emangard, les interventions faites lors de la table-ronde et la présentation du Manifeste de la FNAUT.

- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Matthieu Deconinck, chef du Bureau Transports, tourisme et secteur automobile de la DGITM, au sujet du projet de décret sur les gares routières. Les remarques de la FNAUT ont été également transmises à la DGCCRF.

- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont rencontré Patrice Saint-Blancard, membre du cabinet du ministre des Transports.

- Bruno Gazeau et Jean-François Martinet représentent la FNAUT au Comité Stratégique Mobilité 3.0, qui étudie les systèmes de transports intelligents.

- Le Haut Comité du système de transport ferroviaire a été installé. La FNAUT y est représentée par Bruno Gazeau et Bernard Gobitz.

- Christian Broucaret a représenté la FNAUT au jury du « palmarès des mobilités » de Ville, Rail et Transports.

- Bruno Gazeau est intervenu au congrès de la FNTV et à deux colloques du CEREMA, à Strasbourg et à Lyon.

- La FNAUT a rencontré Roland de Barbentane, directeur général de Oubus, l'opérateur autocar de la SNCF.

- Jean Lenoir et François Jeanin ont rencontré à nouveau le préfet François Philizot au sujet des trains Intercités.

- L'ARF, la FNAUT, la FNTV, le GART, TDIE et l'UTP lancent une consultation nationale sur le transport public qui s'achèvera en février 2017. Cette démarche commune vise à sensibiliser tous les acteurs concernés aux enjeux de la mobilité durable.

- Les résultats de l'expertise réalisée par les cabinets Trans-Missions et TTK sur les choix effectués en France entre tramway et BHNS ont été présentés aux médias (à paraître dans FNAUT Infos).

- Jean-François Troin a présenté à Nîmes un argumentaire sur « les gares TGV hors la ville : déconnexions et désillusions » à la demande de l'ASPIC, association membre de la FNAUT.

- Gilles Laurent a participé à une réunion du Haut-Comité de la qualité de service dans les transports.

- Max Mondon représente la FNAUT au comité de pilotage du guide du CEREMA relatif aux « Bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous ».

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°249
 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

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 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 Broucuret (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 Panher, 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 Oibus... (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).

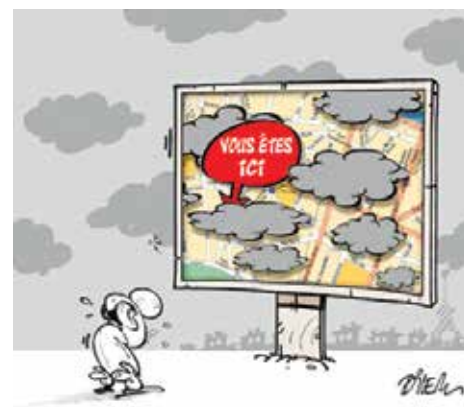
Lutte contre le bruit

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'envasent... 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>