

Après Copenhague

L'«accord» décevant issu de la conférence internationale de Copenhague sur le climat n'est manifestement pas à la hauteur de l'enjeu : la préservation de l'état de la planète pour les générations futures. Les chefs d'Etat ont su sauver les banques, mais pour éviter une catastrophe écologique, il faudra attendre alors qu'il est urgent d'agir.

Certes le texte mentionne l'objectif d'un maintien du réchauffement de la planète en-deça de 2°C, seuil au-delà duquel les conséquences du réchauffement peuvent être dévastatrices, mais il ne dit rien des mesures à prendre pour réduire de 50% les rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère d'ici 2050.

La diplomatie française a été active pendant la conférence, mais elle aurait été plus crédible si elle avait pu s'appuyer sur une vision européenne plus ambitieuse et sur l'exemple d'une politique nationale plus volontariste et plus audacieuse.

Il faut aujourd'hui innover plus radicalement, non pas dans la technique en faisant croire que le salut viendra de la voiture électrique ou des agrocarburants, mais dans la décision politique.

Dans le secteur des transports, des mesures simples, faciles à mettre en œuvre, efficaces, compréhensibles par tous et susceptibles de frapper l'opinion, peuvent être mises en œuvre rapidement. Citons-en quelques-unes :

- la réduction de 10 km/h des vitesses routières limites autorisées, défendue par la FNAUT et les autres ONG lors du Grenelle de l'environnement mais écartée sans débat par l'Etat ;
- l'abandon d'autoroutes et de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ;
- un appui massif des collectivités locales à l'autopartage (formule vertueuse à ne pas confondre avec le système pernicieux Autolib' que le maire de Paris veut mettre en place et qui incitera au contraire à l'usage de la voiture) ;
- l'expérimentation du péage urbain (son autorisation figurera sans doute dans la loi Grenelle 2, mais trouvera-t-on un maire, de droite ou de gauche, assez clairvoyant et courageux pour en tirer parti ?) ;
- une revalorisation programmée de la taxe carbone et l'affectation de l'essentiel de son produit au financement des économies d'énergie dans l'habitat et les transports collectifs.

Jean Sivardière

Quel avenir pour le TER ?

La régionalisation du transport express régional (TER) est un succès : de 1997 à 2007, la hausse du trafic a été de 55%. Mais beaucoup reste à faire pour améliorer la qualité de service du TER, et le développement indispensable du TER se heurte à de sérieuses difficultés financières. Soucieuse de clarifier et de contenir la dépense publique, la Cour des Comptes avance diverses recommandations rationnelles, mais elle souhaite aussi la fermeture de 7 800 km de lignes à faible trafic, souvent mal équipées et mal exploitées. La FNAUT refuse cette vision à court terme : dans un contexte de hausse probable du prix du pétrole et d'aggravation du réchauffement climatique, il est au contraire nécessaire de valoriser l'ensemble du réseau ferroviaire régional. L'alternative au train mal rempli n'est pas l'autocar, mais le train mieux rempli.



Photo : Marc Debrincat

L'appellation TER recouvre des services ferroviaires, seuls considérés ici, et des services routiers dits de substitution. En 2007, ils représentaient 14% du trafic ferroviaire français en voyageurs.km et 17% du chiffre d'affaires de la SNCF, et mobilisaient 17% des cheminots ; 37% de l'offre concernaient des aires urbaines, 29% des liaisons Intercités sur 50 à 200 km, 34% des dessertes de territoires ruraux (tous les chiffres cités sont extraits du rapport de la Cour des Comptes du 26-11-2009 consacré à la politique régionale des transports).

L'engagement des régions

Après une période d'expérimentation débutée en 1997, les régions (hors Ile-de-France et Corse) sont devenues autorités organisatrices du TER le 1er janvier 2002. Depuis décembre 2008, elles peuvent même demander directement des sillons à RFF, sans passer par la SNCF.

Une convention SNCF-région précise la consistance de la desserte demandée par la région, la qualité de service exigée, la rémunération de la SNCF, les pénalités prévues en cas de non-exécution du service (si la responsabilité de la SNCF est engagée).

Les versements de la région à la SNCF couvrent les charges d'exploitation sur lesquelles la SNCF s'engage (la part salariale varie de 67% à 86% suivant les régions, celle de l'énergie de 4% à 6%), et les charges «au réel» (péages, taxe professionnelle).

Les régions se sont impliquées très sérieusement dans la gestion du TER. Elles se sont dotées de directions Transports qui, rapidement devenues compétentes, assurent le suivi des coûts et de la qualité des services et préparent les évolutions de l'offre. Les conventions de deuxième génération sont très solides.

Une offre renouvelée

Les gares et le matériel roulant ont été largement modernisés. Certaines régions ont participé au financement de la modernisation des voies ferrées. Quelques lignes ont même été rouvertes, en particulier Cannes-Grasse.

Les horaires ont été adaptés et les fréquences renforcées. Le cadencement a été introduit en Rhône-Alpes puis dans plusieurs autres régions. Des services interrégionaux ont été créés. Le nombre de circulations TER est passé de 300 par jour ouvrable en 1998 à 700 aujourd'hui.

Des tarifications attractives ont été proposées aux travailleurs, étudiants, jeunes, chômeurs et touristes. L'intermodalité (tarification et billetterie, rabattements par car, parkings) a été développée. L'information du public a été sensiblement améliorée.

Succès commercial

De 1997 à 2007, la part du TER dans les déplacements régionaux hors Ile-de-France est passée de 8% à 10% ; la hausse du trafic TER a été de 55% (celle du trafic TGV de 69%, celle du trafic automobile de 10%). De 2002 à 2007, avec une croissance de l'offre de 14%, elle a été de 27% (un record en Europe), avec de fortes disparités : +10% en Auvergne, +46% en Bretagne. Elle a été particulièrement nette sur les trajets périurbains, ce qui explique en partie ces disparités.

La fréquentation du TER a été stimulée par la congestion routière, les difficultés de stationnement en ville, la hausse du prix des carburants, l'allongement des distances domicile-travail et la sensibilité croissante du public aux atouts environnementaux du rail. Mais c'est évidemment l'amélioration de l'offre qui a été le facteur décisif.

Qualité de service

Le succès commercial du TER ne doit pas masquer ses déficiences. Les enquêtes réalisées auprès de la clientèle mettent en évidence une satisfaction globale des usagers (le TER obtient une note un peu supérieure à 14/20) mais aussi une forte attente en matière de fiabilité, de régularité et d'information en situation perturbée (travaux, grèves, incidents techniques).

La qualité de service du TER varie beaucoup d'une région à l'autre. Cette observation a été confirmée par une enquête menée par la Vie du Rail auprès des régions (janvier 2009) :

- en 2007, la régularité (mesurée à cinq minutes) a varié de 85% en région PACA à 96,4% en Bretagne ; 14 régions sur 20 affichaient des taux de régularité supérieurs à 90% ; la situation s'était améliorée dans 12 régions ;

- la fiabilité de l'offre (rapport entre les trains.km supprimés par la SNCF et l'offre contractuelle) s'était en revanche détériorée dans 16 régions sur 20 ; les performances allaient de 0,02% d'annulation en Bretagne à 10,6% en PACA ; 7 régions avaient des taux supérieurs à 5%, 10 ont des taux inférieurs à 5%.

Le coût complet du TER

La Cour des Comptes note que les coûts du TER sont imparfaitement connus, en raison des lacunes de la comptabilité analytique de la SNCF, qui n'explique pas les coûts et recettes par ligne et ne permet donc pas de suivre les performances des trois types de trafic TER (périurbain, inter-cités et rural).

Autre difficulté pour évaluer le coût complet du TER (infrastructures, matériel roulant, exploitation) : les relations financières entre Etat, RFF, SNCF et régions sont d'une rare complexité et en constante évolution. Le coût de l'infrastructure est le plus difficile à évaluer.

Suite aux multiples travaux réalisés par la Direction générale du trésor et de la politique économique (DGTPE), l'Inspection générale des finances (IGF) et du Conseil général des Ponts-et-Chaussées (CGPC), le sénateur Hubert Haenel, et plus récemment la SNCF et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), la Cour retient un coût de 4,1 milliards d'euros en 2005 (2,75 pour l'exploitation et 1,35 pour l'infrastructure), et 5 milliards en 2009 (3,4 pour l'exploitation et 1,7 pour l'infrastructure).

La contribution de l'usager

En 2005, le coût complet du TER a été couvert par une subvention directe de l'Etat (1871 millions), par une subvention indirecte de l'Etat sous forme de sous-tarification des péages versés par la SNCF à RFF (878 millions), par la subvention des régions à la SNCF (594 millions), enfin par la contribution des usagers (705 millions). Ces derniers n'ont donc couvert qu'environ 17% du coût complet du TER et 26% du coût d'exploitation. Cette part diminue depuis 2009 avec la création de la prime transport, qui reporte sur les employeurs la moitié du coût des déplacements domicile-travail.

La Cour résume bien le dilemme en matière de contribution des usagers aux coûts d'investissement et d'exploitation : pratiquer une politique de volume en maintenant une tarification basse pour favoriser le transfert du trafic de la route vers le rail et minimiser ainsi les coûts externes (accidents, congestion, nuisances), ou pratiquer une politique de recettes afin de minimiser les subventions publiques en alignant le prix du billet TER sur la « capacité contributive » de l'usager. La Cour (qui penche manifestement vers la seconde hypothèse, voir encadré) recommande d'étudier la sensibilité de la fréquentation du TER au niveau des tarifs et l'impact social qu'aurait une hausse des tarifs.

Les inquiétudes de la Cour des Comptes

La Cour constate que la décentralisation du TER a été bénéfique pour les usagers. Mais elle s'inquiète de l'importance du coût du TER pour l'Etat, RFF et les régions, donc pour le contribuable national ou régional. Ses analyses très fouillées font apparaître que :

- le chiffre d'affaires TER de la SNCF a augmenté de 42% entre 2002 et 2007, mais son bénéfice reste négligeable car elle n'a pas amélioré sa productivité malgré la forte croissance de l'activité ;
- les péages TER versés par la SNCF à RFF ne couvrent en moyenne les coûts d'infrastructure qu'à hauteur de 30% ;
- la dotation de l'Etat aux régions (pour l'exploitation des services transférés en 2002, les achats de matériel et la compensation des tarifs sociaux), voisine de 1,9 milliard d'euros en 2007, est supérieure de 40% (hors inflation) à celle qui était versée à la SNCF avant la régionalisation ;
- la charge du TER pour les régions est croissante ; elle a été, en 2007, de 2,7 milliards d'euros (dotation de l'Etat comprise), soit 630 millions pour les infrastructures et le matériel roulant, et 2070 millions pour l'exploitation ;
- la contribution des usagers est restée faible malgré la progression quantitative et qualitative de l'offre.

Ses recommandations

- La Cour préconise :
- la création d'une commission des comptes du TER, chargée de mieux apprécier les apports de l'Etat, des régions et de l'usager ;
 - une hausse des tarifs ;
 - une stabilisation puis une réduction des coûts d'exploitation de la SNCF ;
 - l'ouverture du TER à la concurrence pour faire baisser les coûts ;
 - le transfert sur route des dessertes rurales les plus déficitaires.

Selon la Cour, qui se base sur des estimations de l'ADEME, le faible taux moyen d'occupation des TER (26 %) et le fait que 10% seulement des lignes TER sont électrifiées (55% de l'énergie consommée par les TER est d'origine thermique) font que le bilan écologique du train est médiocre, souvent inférieur à celui de l'autocar.

La Cour en déduit qu'il faut sacrifier les lignes «UIC 7 à 9» utilisées par moins de 10 trains par jour (ces lignes représentent 27% du linéaire du réseau, soit environ 7 800 km, et supportent 2% du trafic ferroviaire dont 75% est du trafic TER) en reportant les services ferroviaires sur le car, le minicar ou le taxi.

Enfin la Cour souhaite qu'on prenne mieux en compte le point de vue des usagers, mais ... elle n'a pas consulté la FNAUT avant de rédiger son rapport.

Les attentes des usagers

Malgré les progrès réalisés depuis dix ans, les usagers du TER restent insatisfaits : grèves ; trains supprimés, en retard, surchargés, trop lents ; entretien déficient (trains sales, vitres opaques ou rayées) ; fréquences insuffisantes, correspondances mal organisées, lacunes dans l'intermodalité, manque d'information.

Les usagers attendent donc :

- des améliorations de la qualité de service (un problème entièrement laissé de côté par la Cour des Comptes, alors que certaines d'entre elles seraient peu coûteuses, attireraient une clientèle nouvelle et des recettes supplémentaires) ;
- un développement du TER (une perspective elle aussi ignorée par la Cour, focalisée sur les coûts), c'est-à-dire une généralisation du cadencement, une augmentation des performances et de la capacité du réseau, les réouvertures de certaines lignes.

Augmenter les tarifs ?

La satisfaction des attentes des usagers suppose, en particulier, une maîtrise des coûts d'exploitation du TER : en Allemagne, 630 millions de trains-km coûtent 6 milliards d'euros, tandis qu'en France, 160 millions de trains-km coûtent 3 milliards. Sur ce point, la FNAUT approuve les recommandations de la Cour : meilleure connaissance et maîtrise des coûts, ouverture à la concurrence, à commencer par les lignes à faible trafic sur lesquelles il est possible d'innover (FNAUT Infos n°180).

La FNAUT est plus réticente face à une éventuelle hausse des tarifs.

La Cour déplore le faible taux de couverture des coûts d'exploitation par les usagers du TER : 26% en moyenne. Cependant elle note elle-même que la situation n'est pas différente en transport urbain : le taux de couverture était, en 2006, de 12% à Toulouse, 18% à Bordeaux, 26% à Lille, 28% à Lyon, 30% à Paris, 32% à Strasbourg, 50% à Marseille. Le niveau des tarifs TER n'est donc pas scandaleusement bas. Un relèvement ne peut être totalement exclu s'il garantit un développement du TER, mais à 4 conditions : qu'il soit progressif et très modéré ; que l'utilisateur à faible pouvoir d'achat bénéficie de tarifs adaptés à son cas ; que la qualité de service s'améliore sensiblement car on est encore loin de l'optimum allemand ; enfin que l'automobiliste lui aussi paie une plus grande part des coûts économiques, écologiques et sociaux qu'il fait supporter à la collectivité.

La FNAUT s'oppose par contre, pour des raisons qui n'ont rien de dogmatique, à la recommandation dangereuse de la Cour de procéder à une réduction drastique du réseau ferré TER.

Les erreurs de la Cour des Comptes

La Cour des Comptes déplore le faible taux moyen de remplissage des trains TER, 26% avec de fortes disparités entre lignes périurbaines ou intercités et lignes rurales, entre heures de pointe et heures creuses, à comparer au taux de remplissage 2006 des TGV (69%) et des Corail (49%) ayant Paris pour origine ou destination.

La Cour note elle-même que «ce taux est à interpréter avec une certaine prudence» : un train peut être presque vide à son arrivée alors qu'il était surchargé au départ (c'est vrai aussi d'une ligne bus urbaine). D'autre part le TER est utilisé principalement pour les trajets domicile-travail ou étude, le matériel est donc inévitablement surdimensionné en heures creuses. Mais elle en déduit - un peu vite, et sans grande imagination - qu'il faut supprimer 7 800 km de lignes à faible trafic.

Une analyse incomplète

1. Une erreur grave de la Cour consiste à admettre que le train et le car rendent le même service à l'utilisateur.

Le car (que la Cour appelle bus) n'offre ni la capacité à encaisser les pointes de trafic, ni la vitesse, ni le confort, ni la sécurité du train. Le confort, c'est aussi la possibilité de valoriser la durée du voyage en lisant ou en travaillant : comment déployer un journal, étaler des dossiers ou utiliser un ordinateur dans un car ? Les toilettes sont souvent absentes, ou fermées. La vitesse du car est limitée par la congestion urbaine et, à la traversée des villages, par les dispositifs destinés à ralentir le trafic.

Passer du train au car serait donc pour les usagers, très souvent captifs du transport collectif, une régression inacceptable de la qualité de service.

La Cour elle-même confirme le bien-fondé du point de vue de la FNAUT : elle explique que, pour éviter des pertes de clientèle (de l'ordre de 30% selon elle) lors d'un transfert sur route, il faudrait augmenter les fréquences (cadencement à l'heure, et même à la demi-heure en période de pointe) et créer de nouvelles haltes, voire baisser les tarifs.

2. La Cour ne comprend pas que le réseau ferré forme un tout, et qu'il est dangereux d'élargir les branches les moins fréquentées : 20% des utilisateurs du TGV empruntent un TER lors de leur voyage. Supprime-t-on les lignes de bus les moins fréquentées d'un réseau urbain ? Ce qui compte, c'est la fréquentation globale du réseau TER, la fréquentation d'une ligne donnée est un paramètre moins significatif.

3. La préoccupation environnementale de la Cour est peu convaincante. Sur certaines lignes, le bilan CO2 du train est sans doute inférieur aujourd'hui à celui du

car, mais la Cour ne chiffre pas les économies d'émissions de CO2, sans doute marginales, attendues de la fermeture des lignes à faible trafic.

Une conclusion trop rapide

Avant de transférer sur route des dessertes TER ou, ce qui est plus difficilement réversible, de fermer des lignes sous prétexte d'une faible utilisation, il faut tenter d'accroître la clientèle et d'abaisser les coûts d'exploitation.

1. Bien des lignes à faible trafic ne bénéficient encore d'aucune promotion commerciale et sont pénalisées par les correspondances mal conçues.

2. De nombreuses dessertes TER sont asséchées par un service de car départemental parallèle, bénéficiant de surcroît d'une tarification très basse (2 euros le voyage) : il ne faut pas disperser stupidement l'offre sur deux modes concurrents (FNAUT Infos n°171) mais la concentrer sur le train et organiser des rabattements par car, minicar ou taxi.

3. Des investissements modestes sur la voie ou le matériel roulant permettent souvent de rendre une desserte TER plus fiable et plus attractive : relèvement ponctuel de la vitesse, création d'un point d'évitement sur une ligne à voie unique, déplacement d'une halte mal située, introduction d'un matériel mieux adapté au profil de la ligne.

4. Comme la FNAUT l'affirme depuis longtemps, c'est précisément sur les lignes à faible trafic que l'ouverture à la concurrence peut permettre de réduire les coûts, d'améliorer la qualité de service et d'élargir la clientèle.

5. La réintroduction d'une desserte fret peut soulager le TER d'une partie des charges d'infrastructure.

6. Les régions pourraient assumer plus aisément le coût du TER en réduisant leurs dépenses routières (la Cour aurait pu noter que les régions n'ont pas de compétence routière obligatoire).

Alors que diverses réouvertures sont à l'étude, il serait irrationnel de fermer des lignes peu utilisées parce que mal équipées et mal exploitées, au moment où une hausse du prix du pétrole est inévitable et susceptible de provoquer une forte hausse de leur fréquentation (la SNCF envisage un quadruplement du trafic TER sur l'ensemble du territoire). Le souci de la Cour de contenir la dépense publique est louable, mais son absence de vision stratégique est consternante. Les lignes visées par la Cour représentent un patrimoine remarquable et indisponible pour le TER et le fret, qu'il serait absurde de ne pas valoriser, ce que font avec succès nos voisins européens.

L'UMP vient de proposer la création d'un «passe transport pour tous» à tarif unique dans chaque région (60 euros par mois en Ile-de-France) : la FNAUT est défavorable à cette proposition qui aurait dû être précédée d'une sérieuse étude d'impact. En Ile-de-France, les Verts, moins généreux, ont fait une proposition analogue à 65 euros.

Trois principes

Une bonne tarification du transport public doit satisfaire trois principes.

1. La tarification doit inciter au report de la voiture vers le transport collectif.

Elle doit être simple, donc forfaitaire et multimodale : parking + métro, TER + bus, parc vélo + train, ...

Elle doit respecter la liberté de l'usager, donc proposer un forfait à l'heure, au jour, au mois, à l'année.

Elle doit faciliter les déplacements des petits groupes (forfait famille) hors périodes de pointe en semaine.

2. La tarification ne pas inciter à la consommation inutile de transport.

Elle doit laisser les trajets très courts à la marche et au vélo.

La dégressivité du prix en fonction de la distance doit rester modérée pour ne pas inciter à l'étalement et l'éparpillement de l'habitat.

Sauf exception, la gratuité doit être exclue (FNAUT Infos n°151, 164, 170).

3. La tarification doit être adaptée à toutes les catégories d'usagers.

Le tarif normal ne doit pas être trop bas, le transport collectif revenant moins cher pour l'usager que la voiture. Mais les usagers à pouvoir d'achat réduit doivent pouvoir bénéficier de tarifs adaptés à leurs moyens financiers.

Le passe régional

La notion de passe régional n'est pas nouvelle : introduite en Ile-de-France en 1975, la Carte Orange était une tarification multimodale et forfaitaire permettant de se déplacer de manière illimitée en Ile-de-France par tous les modes de transport : train, TER, métro, bus, car. La tarification était zonale : le nombre de zones a été réduit de 8 à 6 en 2006, à la demande en particulier de l'AUT-Ile-de-France, afin de simplifier le dispositif et de faciliter les déplacements entre banlieues. La carte Orange magnétique a été remplacée récemment par le passe électronique Navigo : le principe tarifaire a été conservé.

L'instauration de la carte Orange a eu un effet spectaculaire, la fréquentation du réseau francilien a augmenté de 20% en dix ans. Un passe doux en effet au transport collectif une souplesse d'utilisation comparable à celle de l'automobile, et fidélise l'usager.

Le tarif unique

Le problème soulevé par la proposition de l'UMP ne tient donc pas au caractère forfaitaire du passe, mais au tarif unique. En effet, tout tarif unique introduit sur un territoire donné doit être d'un niveau nécessairement bas pour être acceptable pour des trajets courts (mais il reste insuffisamment attractif pour ces trajets, c'est le cas du tarif unique à deux euros adopté par plusieurs départements).

Le tarif unique provoque donc inévitablement deux effets pervers : un allongement des distances que les usagers acceptent de parcourir quotidiennement sur le territoire considéré, et éventuellement une surconsommation de transport. Un tarif unique régional induirait un allongement particulièrement important des distances.

Par ailleurs, de nombreuses villes sont situées à mi-chemin entre deux grandes villes de régions différentes : ainsi, en Pays-de-la-Loire, Saumur entre Angers et Tours, Redon entre Rennes et Nantes. Cette réalité pousserait à des accords interrégionaux élargissant les périmètres de validité des passes.

La création d'un passe régional à tarif unique n'est donc envisageable que si ce tarif est élevé. Sinon elle amènerait les Régions à consacrer davantage d'argent au fonctionnement du TER (dont le coût a structurellement tendance à s'envoler), au détriment de l'investissement. Or ce dernier est maintenant prioritaire pour améliorer l'infrastructure (même si ce n'est pas la vocation des Régions) et augmenter la productivité du système ferroviaire, et pour desservir de nouveaux axes régionaux ou interrégionaux.

Une solution préférable est la mise en place d'une carte régionale pour voyageurs occasionnels, comprenant une part fixe et une réduction systématique sur les billets, pour compléter les cartes commerciales ou sociales. Elle serait moins chère que les cartes Escapade ou Senior de la SNCF, mais avec des possibilités plus limitées (moindre réduction sur le TGV, limitation au périmètre régional ou interrégional proche, par exemple).

Il faut aussi créer des cartes multi-réseaux (TER + transports urbains), pour simplifier la vie de l'usager, en particulier si plusieurs gares d'une même ville sont desservies par le TER.

Bien entendu, le passe à tarif unique reste légitime à l'échelle de l'agglomération, où se font la plupart des trajets quotidiens et parce que ces trajets sont courts ; les avantages de l'incitation au report modal dans les espaces denses dépassent les inconvénients liés à l'incitation au déplacement et au gaspillage énergétique qui restent limités.

Jean Lenoir et Dominique Romann

Le TER gratuit ?

Plus fort que l'UMP, Olivier Henno, candidat MODEM aux régionales dans le Nord-Pas-de-Calais (dont il veut faire une «hyper-région»), propose la gratuité du TER, la création d'un tram-train Etaples-Dunkerque et 2 000 bornes de rechargement pour voitures électriques. Pas de problème de financement : il suffit de reverser le produit de la taxe carbone aux régions.

Les clients préfèrent le train

Le 3 janvier 2010, un train Granville-Paris est resté arrêté une heure à Argentan. « La composition du train était conforme aux prévisions de trafic, mais il y a eu une surcharge. Nous avons commandé des bus de substitution mais les voyageurs n'ont pas souhaité les emprunter », explique la SNCF.

Un billet unique en Suisse

Pouvoir emprunter un métro, puis un train longue distance, puis un tram à l'arrivée avec un seul billet : 140 sociétés dont les CFF et les autres exploitants ferroviaires suisses travaillent depuis deux ans sur ce projet. Il faudra adapter 1 000 automates de vente et harmoniser une douzaine de systèmes. Un travail qui durera trois à cinq ans.

Le TER concurrence le TGV

La mise en place de TER cadencés entre Dijon et Lyon par les régions Bourgogne et Rhône-Alpes a eu un effet inattendu : une baisse de fréquentation du TGV Metz-Lyon.

La gare de Vandières

Le déplacement de la gare lorraine du TGV-Est de Louvigny à Vandières, sur la ligne Nancy-Metz, objet d'une récente enquête publique (FI n°180), a reçu l'aval du commissaire enquêteur sans réserves ; on attend maintenant la décision du Conseil d'Etat. Les premières interventions de la FNAUT-Lorraine en faveur d'une implantation de la gare lorraine du TGV Est à Vandières datent de 1990.

Rien ne presse...

Il manquait 10 000 euros pour boucler le financement de l'étude du raccordement de Saint-Hilaire-au-Temple destiné à faire circuler des trains directs entre Verdun et Reims sans le détour actuel de 34 km par Châlons-en-Champagne (FNAUT Infos n°180). Suite aux interventions de l'AUTERCOVEC de Verdun, de l'APUTCRE de Reims et de Michel Vogt, Reims-Métropole a accepté de verser la somme manquante.

Sachant qu'il aura fallu un an pour rassembler les 100 000 euros que va coûter l'étude, et que le raccordement coûtera au moins 10 millions d'euros, calculer la date de la mise en service.

Début 2009, nous avons attiré l'attention du chef de l'Etat, de Nadine Morano, secrétaire d'Etat à la Famille, et de Guillaume Pépy sur les défauts du projet de carte Enfant-Famille destinée aux familles à faibles ressources n'ayant qu'un ou deux enfants de moins de 18 ans à charge, et ne pouvant donc bénéficier de la carte Famille nombreuse (FNAUT Infos n°173).

Depuis le 25 mars 2009, cette carte (dont le coût pour la SNCF n'est pas compensé par l'Etat, contrairement à celui de la carte Famille nombreuse) permet d'offrir aux familles concernées des réductions allant de 25% à 50% dans les seuls trains à réservation obligatoire : TGV, Téo, Lunéa (Corail de nuit). Or une mesure sociale, décidée par le chef de l'Etat, doit atteindre l'ensemble des intéressés sans discrimination, en particulier géographique.

La mise en œuvre actuelle de la carte Enfant-Famille n'est pas, selon nous, conforme au principe d'égalité des citoyens devant la loi : les Français non utilisateurs du TGV sont pourtant des Français à part entière.

On nous avait laissé entendre que les facilités liées à la carte Enfant-Famille seraient étendues fin 2009 à l'ensemble des trains circulant sur le territoire national (Corail gérés par Voyages SNCF, Corail Intercités gérés par SNCF Proximités, et TER gérés par les régions). Une telle extension ne pourrait d'ailleurs qu'assurer la promotion des dessertes Corail Intercités qui seront gérées dans le cadre de la convention de service public Etat-SNCF en cours d'élaboration. Nous avons réécrit fin 2009 à Nadine Morano.

Taxe carbone

Deux jours avant sa mise en place le 1er janvier 2010, le Conseil Constitutionnel a invalidé le dispositif de la taxe carbone, au motif qu'elle aurait été inefficace pour réduire les émissions de CO2 et inéquitable, trop de réductions et d'exemptions ayant été accordées aux industriels polluants (ils sont déjà soumis au système européen des quotas, mais ces quotas sont distribués gratuitement jusqu'en 2013), transporteurs routiers et aériens, agriculteurs et pêcheurs.

On aurait aimé que le Conseil s'interroge aussi sur la redistribution prévue de la taxe acquittée par les ménages : une redistribution aux ménages les plus fragiles économiquement est légitime, mais, tant que la taxe est faible, une redistribution intégrale lui enlève toute efficacité immédiate et ne permet pas de financer les investissements menant à des économies d'énergie dans l'habitat et les transports.

La crise durable de l'industrie automobile

Une semaine après la réunion de Copenhague, les médias, qui venaient d'en déplorer l'échec inquiétant, ont annoncé triomphalement que, grâce à une prime à la casse dont ils ont oublié de rappeler le coût pour l'Etat, les constructeurs automobiles allaient battre leur record : 2 300 000 véhicules vendus en France en 2009, +9% par rapport à 2008 malgré la crise.

Nous avons présenté, il y a un an (FNAUT Infos n°172), la crise de l'industrie automobile comme une crise de surproduction structurelle et non comme une simple inadaptation de la production au marché, qui exige aujourd'hui des voitures moins énergivores et moins polluantes. Nous avons critiqué l'aide sans conditions apportée par l'Etat à ce secteur et les effets pervers prévisibles de la prime à la casse, qui ne peut être supprimée brutalement et va encore coûter cher à l'Etat en 2010.

Le Journal du Développement Durable a récemment publié une opinion de Bertrand Puiffé, analyste financier chez Fidelity Gestion International, qui confirme largement notre analyse.

L'expert explique très clairement pourquoi le secteur automobile est en surcapacité : "les constructeurs ont, indépendamment les uns des autres, cherché à atteindre une taille critique qui leur permette d'être compétitifs

face à la pression des marchés asiatiques. Ils ont voulu produire beaucoup pour produire à moindre coût, mais la demande en véhicules ne suit plus".

Il critique la prime à la casse : "sur le court terme, elle permet de maintenir l'emploi, mais elle ne fait que repousser le nécessaire repositionnement stratégique des constructeurs, qui vont devoir réduire leurs capacités de production et refonder leur offre".

Pour Bertrand Puiffé, "la voiture individuelle n'est plus un modèle d'avenir dans les pays développés" :

- "l'augmentation du niveau de vie dans les pays émergents va continuer à soutenir le secteur automobile, mais l'industrie des pays développés n'est pas apte à répondre à cette demande du fait d'une moindre compétitivité, un déclin du secteur y est donc possible" ;

- "avec le développement des transports collectifs, le ménage moyen va progressivement se tourner vers cette solution moins coûteuse et la crise actuelle va accélérer ce transfert ; la voiture verte ne va pas suffire à inverser la tendance, il s'agit pour les constructeurs d'un modèle plus défensif qu'offensif".

En clair, l'embellie actuelle est artificielle, et le mot "reconversion" ne pourra longtemps rester tabou.

Emprunt : l'aménagement du territoire oublié

La FNAUT n'a évidemment aucune compétence ou légitimité pour porter un jugement global sur l'emprunt national décidé le 15 décembre 2009, qu'il s'agisse de son opportunité, de son montant ou de la pertinence des 5 priorités retenues : enseignement supérieur (11 milliards d'euros), recherche (8), industrie (6,5), économie numérique (4,5) et développement durable (5).

La FNAUT ne réclamait pas que l'emprunt serve à financer les lignes à grande vitesse ou les tramways mais, de manière plus originale, contribue à relancer la politique d'aménagement du territoire, aujourd'hui délaissée, en permettant une modernisation ambitieuse du réseau ferré classique, qui serait susceptible de dynamiser l'activité économique des villes moyennes mais dont le financement n'est pas assuré par les mécanismes habituels.

Elle regrette que sa proposition (FNAUT Infos n°179) n'ait été prise en compte ni par la commission Juppé-Rocard (qui comprenait un seul représentant associatif sur 22 membres), ni par le chef de l'Etat, qui en a suivi les recommandations. La FNAUT n'a même pas été invitée à défendre sa proposition devant la commission.

La FNAUT regrette par ailleurs que les choix effectués dans le cadre des programmes «industrie» et «développement durable» ne traduisent pas une réelle volonté de reconversion écologique de notre économie.

Deux milliards d'euros seront consacrés à l'industrie aéronautique et spatiale («avion du futur» et Ariane 6), un milliard aux «véhicules du futur» (construction navale, ferroviaire et, principalement, voiture électrique).

Un fonds doté d'un milliard d'euros, servira à soutenir «des programmes urbains intégrés» (écoquartiers et écocités). Les investissements envisagés s'inscrivent «dans une logique de démonstration de grande échelle visant à déployer des technologies nouvelles comme les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques». Enfin 500 millions d'euros seront attribués à la rénovation thermique de l'habitat.

Des avions, trains et navires moins bruyants et énergivores : oui bien sûr. Mais la focalisation sur la voiture électrique, qui pose plus de problèmes environnementaux qu'elle n'en résoud, illustre la fuite en avant de l'Etat : celui-ci mise prioritairement sur la technologie pour répondre au défi climatique alors qu'il faut agir vite, donc encourager les changements de comportements.

Jean Sivardière

Le carnet du voyageur

Prospective et court terme

Lors d'un récent colloque sur la grande vitesse ferroviaire qui s'est tenu à Poitiers, le maire imaginait les LGV Poitiers-Bordeaux en 2017 et Poitiers-Lyon en 2030. Pendant ce temps, un voyageur qui a réussi à s'extirper de la gare SNCF (la rotonde d'échanges prévue pour la fin 2007 n'est toujours pas en service) et qui cherche l'arrêt du bus pour monter en ville finira peut-être par trouver un petit poteau mobile (s'il n'a pas été déplacé par un plaisantin) : le trottoir appartient à la SNCF qui refuse d'y implanter un abribus : cette situation ubuesque dure depuis 2005. Mais qui prend le bus parmi les décideurs qui ont afflué au colloque ?

Bernard Plichard, FNAUT Poitou-Ch

Liberté ferroviaire

Muni d'un "pass" libre circulation de quatre jours, j'ai récemment sillonné la Suisse, de Genève aux Grisons : ni contraintes horaires ni réservations, des trains fréquents et toujours à l'heure, et une impression de grande liberté.

Peu après, j'ai effectué un voyage ferroviaire en France. De Paris à Millau, un seul sillon est proposé : 9h-17h. Alors que Millau compte plus de 20 000 habitants, si l'on rate le train de 5h50 pour continuer vers le sud, le suivant est à 13h50.

De Millau à Nantes, pas question d'improviser, car il faut utiliser le TéoZ entre Clermont et Moulins, puis le TGV entre Tours et Nantes, donc prendre deux réservations obligatoires. A noter que la délirante informatique SNCF me proposait un trajet avec 5 changements, dont deux inutiles, sans doute pour décourager le client de choisir l'itinéraire géographiquement rationnel.

Christian Noguier, 95 Argenteuil

Gares et commerces

A Berlin, quand on entre dans l'imposante et remarquable nouvelle gare centrale, on se retrouve dans un centre commercial où l'activité ferroviaire donne l'impression d'être accessoire. Les renseignements et la vente des billets ne se font que dans des boutiques qu'il faut détecter parmi les autres (et en plus avec la privatisation de certaines activités ferroviaires comme le S-Bahn, le RER berlinois, il faut trouver la bonne boutique...). Il y a la queue devant les quelques guichets de ces boutiques (de plus en plus, les compagnies ferroviaires pensent que le voyageur a acheté son billet avant d'entrer en gare...) et que, si on a besoin d'acheter rapidement un billet, il suffit de se diriger vers les quelques distributeurs qui n'existent que sur les quais (encore faut-il qu'ils soient en état de marche), comme si l'espace de la gare n'était plus ferroviaire...

Lionel Favier, MDB et AUT Ile-de-France

Train + vélo

Alors que rien n'est prévu pour les vélos dans les rames transiliennes à deux étages, ce qui occasionne une gêne et des difficultés pour tous, l'aménagement des rames régionales à deux étages du Schleswig-Holstein fait rêver : tout l'étage inférieur d'une voiture par rame est réservé aux cyclistes, avec des strapontins le long des parois latérales, une rampe pour rattraper la différence de niveau entre le plancher bas et le quai, et une signalisation extérieure visible (en France, le logo vélo affiché sur les nouvelles rames bimode Bombardier est minuscule). Dans les rames à deux étages luxembourgeoises, la moitié de l'étage inférieur d'une voiture est également réservée aux cyclistes.

Lionel Favier, MDB et AUT Ile-de-France

Logique SNCF

Venant d'acheter une carte Senior pour 56 euros, j'ai bien cru que cette carte avait été supprimée. Quand on veut en effet réserver une place sur le site internet de la SNCF, on est invité à cliquer sur la fenêtre "recherche avancée (12-25, Senior...)". On obtient alors les trois fenêtres "26-59", "carte et abonnement" et "carte de fidélité". On clique évidemment sur la seconde et on se voit proposer une liste de formules dont la carte Senior est absente. Pour pouvoir faire obtenir cette carte, il faut cliquer sur la fenêtre "26-59" qui, une fois ouverte, fait apparaître plusieurs tranches d'âge dont "60 et +".

Bernadette Sivardière, 38 Saint-Egrève

Police !

Lors d'un voyage de Paris à Selles-sur-Cher avec mon mari, le train est parti de Paris-Austerlitz avec vingt minutes de retard et la correspondance à Vierzon n'a pu être assurée. Pour nous éviter une attente de 90 minutes, mon beau-père est venu nous chercher en voiture. En attendant, nous avons demandé à l'accueil puis au guichet s'il était possible d'obtenir un remboursement : "impossible". Comme nous insistions auprès des employés puis du chef d'escale, sans être agressifs ou injurieux, ils ont coupé le micro du guichet puis nous ont averti qu'ils allaient appeler la police. A notre stupéfaction, deux policiers ferroviaires sont arrivés et n'ont pas compris pourquoi on les avait dérangés.

A la sortie de la gare, deux membres de la police nationale nous ont interpellés à leur tour, eux aussi sidérés qu'on les ait appelés pour si peu.

Anne-Laure Dupuy, 75 Paris

Aéroport absurde : Notre-Dame-des-Landes

A Nantes, c'est toujours l'union sacrée PS-PC-UMP-UDB (Union démocratique bretonne) autour du député-maire PS Jean-Marc Ayraut (qui prépare l'après-Copenhague) en faveur du nouvel aéroport. Seuls les Verts et le MODEM s'y opposent.

● L'aéroport de Notre-Dame-des Landes (deux pistes) occuperait 2 000 ha de terres agricoles (le trafic annuel actuel de l'aéroport de Nantes est de 2,8 millions de passagers). L'aéroport de Genève (une piste) occupe 340 ha pour un trafic de 11 millions de passagers.

● L'aéroport coûterait 581 millions d'euros. Un aéroport neuf coûte 3 milliards à Londres, 5 milliards à Lisbonne.

● Afin de mieux répondre aux arguments «tendancieux et fallacieux» des opposants à l'aéroport, le syndicat mixte réunissant les élus promoteurs du projet a passé un contrat de 200 000 euros (fournis par le contribuable) avec une agence de communication, chargée de convaincre les citoyens récalcitrants.

● Angers Loire Métropole a relancé pour 8 ans l'exploitation de l'aéroport de Marcé et envisage d'allonger la piste de 1800 à 2100 m afin d'accueillir des Airbus A 320 et des Boeing 737.

Le bêtisier de l'aéroport

● Pascal Bolo, adjoint PS au maire de Nantes et conseiller général : «ne pas construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes serait prendre le risque du statu quo et de l'appauvrissement dans un contexte de compétition internationale des territoires».

● Daniel Augereau, élu UMP de Nantes : «Notre-Dame-des-Landes sera le seul grand investissement à Nantes depuis 50 ans». Le tram ? un détail !

Des élus responsables

● Claude Naud, conseiller général non inscrit de Loire-Atlantique : «Un lundi, 70% du trafic aérien de Nantes-Atlantique est à destination ou en provenance d'une ville française : ne vaut-il pas mieux privilégier le train ? 35% du marché est tenu par des compagnies à bas coût, ce sera 50% en 2013. Ces compagnies ne voudront pas payer les taxes aéroportuaires de Notre-Dame-des-Landes, on va droit vers une mise à contribution des collectivités. Le contexte n'est plus à une croissance illimitée. Ne compromettons pas nos capacités d'intervention auprès des populations les plus fragiles».

● Marc Laffineur, député UMP du Maine-et-Loire : «l'augmentation du trafic aérien n'est pas aussi importante que prévu. Le comportement du public change. La taille du projet de Notre-Dame-des-Landes semble démentielle».

Récompenses :

+3 points à la municipalité de Munster (68). Elle a décidé de reporter sur le train (ligne Colmar-Metzeral) un trafic scolaire auparavant assuré par un car de capacité insuffisante. La région et la SNCF ont favorisé ce transfert.

+ 5 points à Jean Dionis du Séjour, député-maire Nouveau Centre d'Agen. Il a décidé de transformer tout le centre-ville en zone 30, de créer des parkings relais gratuits à 1,5 km du centre-ville, d'augmenter les tarifs du stationnement central et de créer des pistes cyclables : "c'est à ce prix que le centre-ville retrouvera son attractivité".

Punition :

- 2 points à Jean-Marie Jupont, ancien directeur régional SNCF : "une gare du TGV-Est à Vandières présente des avantages, mais aussi des inconvénients : son accès routier est médiocre". Si on déplace la gare de Louvigny à Vandières, c'est pour que les voyageurs y viennent en TER, pas en voiture.



Yann Arthus-Bertrand, s'exprimant sur Direct Soir le 13 août 2009 : «posséder un 4x4, pourquoi pas ? A condition de sacrifier de temps en temps au co-voiturage : utiliser une voiture de deux tonnes pour trimballer un gars de 70 kilos, c'est aberrant ». Acheter un 4x4, ce n'est pas devenu aberrant ?

Jean Poulit, ingénieur général des Ponts et Chaussées, inventeur de la chasse au gaspi : "l'autoroute Pau-Oloron engendrera une hausse du PIB du Béarn de 84 millions d'euros par an, le bilan carbone ne sera pas affecté". A noter que Martine Lignières-Cassou, député PS qui a voté la loi Grenelle 1, s'est ralliée à ce projet (250 millions d'euros pour les collectivités).

Chronique du développement durable

Le voyageur Nouvelles Frontières va offrir des vols paraboliques alternant montées et descentes espacées de paliers procurant aux passagers des moments d'apesanteur. 40 passagers, vol de 1h30, prix : 3000 euros par personne, émission de CO2 non précisée.

Le Monde publie chaque jour une page Planète riche d'informations sur le réchauffement climatique. Mais il offre des places gratuites sur le vol inaugural de l'A380, et lemond.fr organise, en partenariat avec Singapore Airlines, un jeu-concours permettant de gagner des voyages en avion en Extrême-Orient.

Marc Rochet, président d'Air Caraïbes : «il y a quinze ans, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes était justifié mais quelle compagnie aérienne y faire venir aujourd'hui ? Le contexte a tellement changé qu'on ne peut plus se permettre de faire n'importe quoi».

Corinne Lepage, avocate des municipalités opposées au projet : "le projet de rocade nord de Grenoble est emblématique des erreurs du passé".

La CFDT : "sans taxe carbone, les plus précaires seraient les premières victimes de l'immobilisme. Mais les compensations doivent tenir compte des niveaux de revenus des ménages".

Hervé Novelli, secrétaire d'Etat chargé du commerce, du tourisme et de la consommation : «je souhaite que la SNCF fasse un très grand effort en matière de lisibilité de ses tarifs». Un appui utile pour la FNAUT, qui réclame un tel effort depuis longtemps.

RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE



Motard fou

Le 17 août, un jeune motard qui avait un bras dans le plâtre a été contrôlé à 190km/h sur le périphérique parisien, où la vitesse est limitée à 80 km/h. La préfecture de police fait savoir qu'une telle vitesse n'avait plus été relevée depuis 2004, date à laquelle les radars ont été installés. L'individu avait été repéré par les policiers des compagnies motocyclistes. Vêtus en civil et équipés de motos discrètement siglées «police», ces fonctionnaires ont dû parcourir quatre kilomètres avant de parvenir à l'interpeller.

Flins sans F1

L'opposition des ONG a contraint le Conseil général des Yvelines à renoncer à son projet de circuit de formule 1 destiné à remplacer celui de Magny-Cours, proche de Nevers. Le projet, soutenu par le Premier ministre, menaçait la deuxième plus grande zone de captage d'eau potable d'Ile-de-France.

Surproduction

Il s'est vendu 68 millions de voitures dans le monde en 2008, il ne s'en vendra que 55 millions en 2009. Si toutes les usines tournaient au maximum de leur capacité, elles pourraient en produire 95 millions par an. En Europe au moins 20 usines sont de trop, chacune produisant en moyenne 300 000 véhicules. La prime à la casse n'est donc pas la solution à ce problème de surcapacité.

Sous-estimation

Selon l'Agence Européenne de l'environnement, les émissions de gaz carbonique par le secteur des transports en Europe ont augmenté de 35% entre 1990 et 2007. Mais selon l'association Transport et Environnement (T&E), dont la FNAUT est membre, les statistiques utilisées n'intègrent pas les émissions des secteurs aérien et maritime, qui ont augmenté de plus de 100% et 60% respectivement sur la période considérée.

Planification britannique

Le gouvernement britannique a défini de nouveaux objectifs stratégiques pour les investissements de transports : soutenir la compétitivité de l'économie, maîtriser le changement climatique, améliorer la sécurité et la santé, promouvoir l'égalité des chances, améliorer la qualité de vie des usagers et des riverains, et assainir l'environnement.

Et pas besoin de Grenelle of the Environment pour en arriver là !

Réforme des taxis

Le projet de réforme des taxis, proposé par la commission Attali, a stigmatisé les "avantages acquis" des artisans mais sans prévoir un dédommagement de ceux qui, lors de la réforme, auraient perdu une licence achetée 2 à 300 000 euros. En Irlande, l'Etat n'a pas hésité : il a racheté les licences, le coût a été compensé par l'augmentation de 150% de l'emploi dans ce secteur, et le service rendu a été renforcé.

Vols à bas coût

Selon le Conseil national du Tourisme, la clientèle aérienne "low-cost" représente, par an, 8 millions de touristes étrangers venant visiter la France. En 2007, les compagnies "low-cost" ont assuré 15,7% du trafic de nos aéroports.

En juillet 2009, un étranger sur deux, soit 3,3 millions de visiteurs, arrivé en Espagne par avion a utilisé un vol d'une compagnie à bas coût.

Tout est devenu durable

«Pierre Cohen et l'équipe municipale de Toulouse vous souhaitent une année chaleureuse et durable». Une année de plus de 365 jours ?

Actions en régions

Aquitaine

● Le CRELOC critique les propos de l'ambassadeur de France à Madrid : l'association estime que la ligne Pau-Canfranc présente un intérêt international et non purement régional, et que sa réouverture permettrait de tester l'opportunité d'une traversée centrale des Pyrénées pour le fret.

Basse-Normandie

● L'association Réseau Vert de Basse-Normandie défend la réouverture des lignes Caen-Flers, Briouze-Bagnoles et Glos-Honfleur. Elle apprécie que Laurent Beauvais, président du Conseil régional, ait décidé de ne plus financer le projet de route express Caen-Flers et que son plan Rail 2020 retienne les réouvertures de Caen-Flers et Glos-Honfleur. Elle s'interroge sur l'utilité d'une LGV intégrale Paris-Le Havre et refuse l'implantation d'une gare TGV au nord de Rouen.

Bourgogne

● La FNAUT Bourgogne est associée aux réflexions préalables à l'implantation du tramway dijonnais : intermodalité, développement économique, accessibilité, urbanisme. Elle a participé au dernier Forum des associations à Dijon et à Beaune. Elle est présente dans toutes les commissions de quartiers de la ville de Dijon, où elle présente ses propositions pour les transports et la sécurité routière.

● La FNAUT Bourgogne et l'association EVAD (Ensemble à vélo dans l'Agglomération Dijonnaise) ont, à l'occasion de la semaine de la mobilité, présenté un ensemble de propositions visant à apaiser la circulation motorisée au moment où les accidents dont les piétons sont les victimes se font plus nombreux dans l'agglomération et où l'arrivée du tramway se précise : réduction des vitesses, lutte contre le stationnement anarchique, protection des cyclistes et des piétons, élargissement des zones 30, création de zones de rencontre, nouveau plan de circulation dissuadant le transit à travers la ville, location de vélos de longue durée comme à Bordeaux.

● La FNAUT Bourgogne a demandé une étude de la réouverture de la halte ferroviaire de Varennes-le-Grand, au sud de Chalon-sur-Saône. Elle s'est réjouie des orientations enfin prises par le Grand Chalon sur le pôle d'échanges multimodal, sur le site internet MOBIGO et sur une tarification unique TER+bus. Elle apprécie l'importante amélioration et le succès commercial des services TER.

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France s'interroge sur les projets Transport du Grand Paris : alors que les transports publics franciliens sont à la limite de la saturation et de l'usure, et ne répondent plus aux besoins des usagers, n'y a-t-il pas d'autres priorités que «le grand 8» proposé par Christian Blanc ?

L'association estime que les grands projets à long terme et les conflits politiques ne doivent pas retarder la mise en œuvre des réalisations indispensables à l'horizon 2020. L'association soutient le plan de mobilisation élaboré par les collectivités de la région et comprenant des projets à court terme (en particulier désaturation de la ligne 13 par prolongement de la ligne 14, , modernisation des RER C et D, réaménagement du RER B nord, ...), des projets à accélérer (tramways, tangentiels ferroviaires, sites propres pour bus, ...) et deux grands projets (Arc Express, rocade de métro automatique en proche banlieue, et prolongement du RER E vers La Défense et Mantes).

Rhône-Alpes

● L'Association pour le Développement des Transports en Loire Sud se réjouit du lancement de gros travaux sur le nœud ferroviaire de Givors (raccordement entre les lignes Lyon-Nîmes et Lyon-Saint Etienne, 23 millions d'euros, mise en service en 2012). Cet investissement réduira de 4 minutes la durée des trajets des TGV et TER entre Lyon et Saint Etienne. Dès l'origine du projet, l'ADTLS avait fait activement sa promotion auprès des collectivités territoriales.

L'ADTLS critique par ailleurs le projet de Saint-Etienne Métropole consistant à créer une dizaine d'arrêts supplémentaires entre Firminy et Rive-de-Gier et de faire circuler un «tramway régional» : cette hypothèse est totalement incompatible avec l'intense trafic actuel TER, TGV et fret sur la ligne Lyon-Saint Etienne.

● L'Association des usagers de la ligne Grenoble-Valence se prononce pour l'instauration d'un péage urbain dans l'agglomération grenobloise. Selon son président Yves Gimbert, c'est la meilleure solution pour faciliter la circulation des bus au centre de Grenoble, financer les transports collectifs et éviter de construire la rocade nord.

● L'Association Anti-Contournement Autoroutier de Chambéry (ACAC 73) s'inquiète du silence de l'Etat sur le projet Lyon-Turin alors qu'il a accordé 50 millions de subvention pour la «galerie de sécurité» du tunnel routier du Fréjus. Elle rappelle que la voie ferrée historique de Maurienne est inadaptée au transport massif du fret : sa pente est forte, elle longe le lac du Bourget et traverse les agglomérations de Chambéry et Aix-les-Bains.

Activités de la FNAUT

● Les associations cyclistes (FUBicy, AF3V, FFCT), le Club des villes cyclables et la FNAUT ont protesté contre le projet de la DSCR de rendre obligatoire le port du casque par les cyclistes urbains de moins de 16 ans.

● Agir pour l'environnement, le Réseau Action Climat, la FNAUT et le collectif Stop Autoroutes ont demandé à l'Etat de publier le projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) qui, d'après la loi Grenelle 1, devait être adopté avant la fin 2009.

● Jean Sivardière et Yves Boutry ont rencontré la direction de Bombardier Transport à propos de l'avenir du TVR.

● Jean Sivardière et Marc Debrincat ont rencontré Pierre Cunéo, directeur de la stratégie ferroviaire à la SNCF.

● Jean Lenoir a présenté le projet de réseau Intercités de la FNAUT à Bruno Bourg-Broc, président de la Fédération des Maires des Villes Moyennes, et aux responsables transport de la DATAR.

● La FNAUT a suggéré à la Cour des Comptes d'enquêter sur les gares TGV ex-urbanisées, les tramways sur pneus (Nancy, Caen, Douai) et les gaspillages liés aux doublons entre trains TER et cars départementaux.

● Maurice Abeille est intervenu, lors des entretiens du CERTU à Lyon, sur l'accessibilité de la ville à tous et sur la connaissance de la mobilité.

● Jean Sivardière s'est entretenu avec Charles-Eric Lemaignan, président du SMTIC d'Orléans, au sujet du projet de deuxième ligne de tramway.

● Audrey Hallot, collaboratrice du service juridique FNAUT, a été nommée à la commission d'immatriculation des opérateurs de voyages.

Congrès de la FNAUT

Le 17ème congrès de la FNAUT sera organisé par la FNAUT Lorraine à Nancy les 6 et 7 novembre 2010. Réservez dès maintenant votre week-end !

Transports urbains en site propre

Les textes sur les TCSP publiés dans FNAUT Infos ont été rassemblés en un recueil de 28 pages, disponible au siège de la FNAUT (4 euros port compris, paiement en timbres si possible).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°182

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €

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, Métro : Pernety

☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.org

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

CCP : 10 752 87 W Paris