

Crise financière : retour au bon sens ?

Comme les banques et les entreprises, les collectivités territoriales sont touchées à leur tour par la crise financière et la crise économique qu'elle entraîne.

D'une part elles vont être confrontées à la frilosité des banques, qui répondront plus difficilement à leurs demandes d'emprunts, d'autant que leurs partenaires traditionnels figurent parmi les plus fragilisés (Dexia, Caisse d'Épargne, Crédit Agricole, Société Générale...), et à la remontée générale des taux des emprunts.

D'autre part elles devront supporter la réduction de leurs recettes fiscales, en particulier les droits de mutation. Ces derniers se sont élevés à 10 milliards d'euros en 2008 et dépendent à la fois du nombre des transactions et des prix de l'immobilier ; les départements en perçoivent 75%, et c'est grâce à leur forte hausse observée depuis quelques années qu'ils ont pu financer des dépenses sociales dont la forte progression se poursuit.

Dans ce contexte, les élus territoriaux peuvent-ils encore se permettre de financer leurs danseuses : autoroutes (A45) ou 2x2 voies (doublement de la RN 88 Lyon-Toulouse), routes (cas de tous les départements, souvent aidés par les régions), aéroports (Nantes), pénétrantes (Marseille) ou rocade souterraines (Grenoble), voire ponts-levants (Bordeaux) - autant d'investissements dispendieux et anachroniques puisque la circulation routière a commencé à diminuer et que les crédits manquent pour les transports collectifs et même les aménagements cyclables pourtant bien moins coûteux ?

Or les dépenses de transport collectif, pour l'investissement et plus encore pour l'exploitation, doivent être accrues fortement pour répondre à l'augmentation spectaculaire de la fréquentation observée depuis quelques années (environ 6% par an aussi bien en transport urbain qu'en TER).

Bien des élus pensent sans doute que le prix du pétrole, qui vient de baisser fortement, va stagner, que son pic récent n'est qu'un mauvais souvenir, et que la demande de transport alternatif à la voiture va se calmer. Qu'ils lisent le rapport inquiétant (voir détails page 7) que vient de publier le TFPOES (Task Force for Peak Oil and Energy Security) !

Jean Sivardière

Le plan de relance et l'automobile : une crise ignorée de surproduction

Impliquant une forte progression de l'endettement public, un plan de relance bien ciblé doit être compatible avec un développement soutenable. Il doit donc être sélectif et viser en priorité des secteurs pouvant sauvegarder ou créer rapidement des emplois pérennes et non délocalisables, ayant une forte utilité sociale et contribuant au bien-être des générations futures, enfin permettant d'économiser du pétrole et de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Dans le secteur des transports, le plan de relance répond mal à ces objectifs : il est trop basé sur des recettes traditionnelles qui ont déjà échoué ou ne sont plus d'actualité (aide à l'industrie automobile, travaux routiers), et les mesures favorables aux modes de transports écologiques sont trop timides.



Photo : Annick Restle

Seul le secteur transports du plan de relance est examiné ici : prime à la casse pour soutenir le marché automobile ; aide financière massive aux constructeurs et sous-traitants ; relance de trois projets autoroutiers gelés depuis le Grenelle de l'environnement et de gros travaux sur le réseau routier national ; accélération de la réalisation de projets ferroviaires programmés depuis longtemps : LGV (travaux préparatoires), travaux de régénération du réseau classique et aménagements inscrits dans les Contrats de Projets Etat-Régions.

Enfin les entreprises publiques (SNCF, RATP) contribueront à la relance en accélérant des achats de matériel roulant et la modernisation de gares.

Industrie automobile : une surproduction structurelle

Le secteur automobile est confronté aujourd'hui à une triple crise :

- une fluctuation conjoncturelle du marché, liée aux crises financière (raréfaction du crédit) et économique ;

- l'inadaptation de la production au marché de la « voiture propre » (Renault, Peugeot et Citroën viennent de sortir des 4x4 qui ne se vendent pas) ;

- plus fondamentalement, une chute durable et non anticipée de la demande, sur laquelle on veut encore fermer les yeux. Comme le rappelle Stéphane Lauer (Le Monde du 27-12-2008) : « on croit à tort qu'on vit aujourd'hui une nième crise et que tout rentrera dans l'ordre une fois la bourrasque passée. C'est une crise de surproduction qui éclate aujourd'hui. Ces dernières années déjà, pour faire tourner les usines à tout prix, les constructeurs ont multiplié les ristournes aux clients ou les ventes non rentables aux sociétés de location. La majorité des constructeurs gagne désormais davantage avec la revente des pièces détachées et le commerce des voitures d'occasion qu'avec les véhicules flamboyants neufs qui sortent des usines ».

Il s'agit bien d'une crise structurelle. De nombreuses tendances, en effet, freinent ou vont freiner l'utilisation intensive de la voiture, ralentir le renouvellement du parc et même rendre moins nécessaire la propriété

individuelle d'une voiture (en particulier d'une deuxième voiture).

1 - L'amélioration progressive de l'offre alternative à la voiture

- le renforcement et la diversification des transports collectifs de proximité (transport à la demande, tram-train, cadencement des trains TER) et l'extension du réseau TGV ;

- le développement des aménagements cyclables, l'offre croissante de vélos en libre service, l'organisation de pédibus et vélobus, le succès du vélo à assistance électrique ;

- l'amélioration de l'intermodalité (train + vélo, parkings relais) ;

- l'organisation progressive du covoiturage et de l'autopartage (en Suisse, on trouve 60 000 autopartageurs : il y a déconnexion entre la possession et l'usage de la voiture).

2 - Les contraintes apportées peu à peu à la libre circulation automobile

- la croissance de la congestion et les difficultés de stationnement dans les zones urbaines, et l'allongement des distances domicile-travail, qui rendent pénible l'usage de la voiture ;

- le renforcement des mesures de sécurité routière (la vitesse moyenne a chuté de 10 km/h) ;

- un partage de la voirie urbaine de moins en moins favorable à la voiture ;

- l'introduction possible du péage urbain comme ailleurs en Europe.

3 - Les évolutions tarifaires

- la hausse du prix des carburants routiers, dont la perspective est aujourd'hui intégrée par le public, qui commence à délaisser les logements trop éloignés des centres-villes ;

- à l'inverse, l'introduction de tarifications sociales urbaines adaptées aux ménages à faibles revenus, et de tarifications intermodales favorables à l'ensemble des usagers ;

- la création de la prime transport (remboursement de la moitié du prix de l'abonnement domicile-travail) et la création récente de la carte de réduction SNCF « enfant-famille ».

4 - Les contraintes externes

- la contrainte pétrolière (diminution des réserves, risques géopolitiques) ;

- la contrainte environnementale (cadre de vie, santé publique, climat).

Ces contraintes amèneront inéluctablement les pouvoirs publics à renforcer une politique de maîtrise de l'automobile et d'offre alternative.

5 - L'altération de l'image valorisante de la voiture

- la montée de la sensibilité environnementale de la population ;

- l'affaiblissement de l'image symbole de liberté et signe de réussite sociale.

6 - Les évolutions à long terme de la forme des villes et du mode de vie

- la densification urbaine autour des gares ferroviaires et le long des axes de transport collectif lourd ;

- l'intérêt porté au commerce de proximité au détriment des hypermarchés, le développement des livraisons à domicile et du commerce en ligne ;

- le développement du télétravail.

7 - L'érosion du pouvoir d'achat

La fracture sociale s'accroît : précarisation du travail, multiplication d'emplois à courte durée et à faible rémunération, chômage, problème des retraites. De plus en plus de ménages éprouvent des difficultés à financer les dépenses liées à leur voiture. Les jeunes doivent trouver l'argent pour passer le permis et supporter des assurances plus élevées.

Les comportements de mobilité évoluent

Un changement dans les comportements de mobilité est déjà observé.

● La fréquentation des tramways, métros et TER explose à Paris comme en province (+ 6% par an).

● Les Plans de Déplacements d'Entreprise connaissent un grand succès.

● Les enquêtes effectuées à Lyon et Lille en 2006 ont révélé un recul de la circulation automobile urbaine (à Lyon, la part modale de la voiture a diminué de 9% depuis 1995). Et le kilométrage moyen de l'automobiliste a déjà diminué de 1 000 km/an en dix ans.

● Dans les grandes villes suisses, le taux de motorisation des ménages ne dépasse pas 50% : en France, une telle situation n'est rencontrée qu'à Paris mais pourrait se généraliser.

Dans ce contexte, faut-il s'acharner à relancer le marché automobile ?

● La revue Challenges le rappelle, l'emploi automobile est très surestimé : en réalité 275 000 emplois chez les constructeurs et sous-traitants ; même si on y ajoute les garagistes et les journalistes spécialisés, on est loin d'un emploi sur dix (soit 2,5 millions) selon le Chef de l'Etat, qui reprend les affirmations complaisantes du lobby.

● L'industrie automobile est très automatisée, contrairement au bâtiment ou au transport collectif qui restent des industries de main-d'œuvre.

● Cette industrie n'a pas de perspective de croissance : le marché automobile est déjà saturé, la durée de vie des voitures s'est allongée et le taux de motorisation ne peut guère progresser, même dans les zones périurbaines ou rurales.

Il s'agit donc d'un simple marché de renouvellement, en perte de vitesse.

Prime à la casse ? Voiture électrique ?

D'un coût élevé pour l'Etat, cette mesure de facilité à court terme aura des effets pervers : elle relance les ventes, non la fabrication ; elle constitue une aubaine pour ceux qui envisageaient un achat, mais ce qui sera vendu aujourd'hui ne le sera pas demain. Elle permet de dégonfler les stocks de véhicules neufs mais déstabilise le marché de l'occasion (le rabais sur le neuf peut dépasser 25%). Concernant surtout de petits véhicules fabriqués à l'étranger, elle est contradictoire avec la volonté de l'Etat de favoriser la production automobile "sur le sol national". En définitive, elle ne fera que retarder les adaptations nécessaires.

Quant à la production de voitures dites "propres", il est légitime que l'Etat l'encourage. Mais il ne faut pas en faire la panacée : ces véhicules sont aussi encombrants et dangereux que les autres, et la voiture électrique doit elle aussi être alimentée en énergie.

Encore des routes ?

● La France est déjà parfaitement équipée en infrastructures routières : son réseau est même surdimensionné, sa longueur égale celle des réseaux allemand et britannique réunis. A l'inverse, elle est sous-équipée en transports urbains, et son réseau ferré classique est dégradé sur les itinéraires secondaires, et saturé dans les zones urbaines. Le transport collectif (urbain, régional) ne peut plus répondre à la demande : de nouveaux investissements sont urgents.

● A dépense égale, l'investissement dans les transports collectifs (infrastructures, matériel roulant, exploitation) crée deux fois plus d'emplois, pour la plupart pérennes et par définition non délocalisables, que les travaux routiers.

● Le Chef de l'Etat l'a souvent affirmé, "il faut agir maintenant sans perdre de temps" contre la dépendance pétrolière et contre la dérive climatique. En 2007, il avait promis qu'en matière d'infrastructures, le rattrapage concernerait en priorité les modes écologiques.

● Le choix des infrastructures nouvelles détermine largement les trafics de demain. La relance des travaux routiers peut se révéler d'autant plus perverse que la chute récente du prix du pétrole a entraîné celle du prix des carburants.

● Enfin bien des projets routiers en attente ont été élaborés il y a des décennies, dans un contexte bien différent du contexte actuel, et ne sont plus d'actualité (par exemple la mise à 2x2 voies de la RN 88 Lyon-Toulouse).

La relance par la route est donc inutile et contradictoire avec le Grenelle de l'environnement, dont elle brouille le message.

Les propositions de la FNAUT : un plan de relance vraiment écologique

Le plan de relance fait la part trop belle à l'automobile et aux travaux routiers, il cherche à conforter à tout prix des secteurs économiques qui datent du siècle passé.

● Maurice Lévy, président de Publicis : "Trois phénomènes se sont juxtaposés ces derniers mois. Une hausse inédite du prix de l'essence. Une montée en puissance du sentiment que tout ce qui touche à la planète est essentiel. Enfin le tarissement du crédit, qui amène les consommateurs à décaler dans le temps l'achat d'un nouveau véhicule. Ils peuvent alors se rendre compte que leur voiture actuelle n'est ni périmée, ni brinquebalante. Ils prennent conscience que l'urgence de changer de voiture s'est relativisée".

● Bruno Marzloff, sociologue : "La mise en place de motorisations électriques est positive mais elle ne résout ni la dépendance automobile, ni sa perte d'efficacité. Le consommateur va progressivement délaisser l'objet automobile patrimonial pour n'en conserver que les bénéfices serviciels".

● Bruno Frappat, chroniqueur : "Aujourd'hui, les plans de relance s'attachent plus, pour d'évidentes raisons sociales, à soutenir l'industrie automobile, qu'à développer partout les transports collectifs. C'est répondre à une urgence. Mais l'avenir, comment le relancera-t-on ?"

● Jean-Marc Jancovici, expert indépendant en énergie : "On base la relance sur ce qui a fonctionné au 20ème siècle, en croyant que cela va continuer : ventes de voitures, km d'autoroutes, une pincée d'immobilier en banlieue étalée ; on nomme même un nouveau ministre pour faire le contraire de ce que devrait faire M. Borloo".

● Daniel Cohn-Bendit : "Si nous ne faisons pas une révolution dans le secteur des transports, l'industrie automobile subira le même sort que la sidérurgie".

● Nicolas Stern, professeur à la London School of Economics : "Il faut orienter l'aide à l'automobile vers la recherche et le développement d'un modèle économique concourant à la lutte contre le réchauffement climatique".

● Guillaume Goubert, La Croix : "Comme par enchantement, des sommes considérables surgissent des caisses de l'Etat, sans que personne ne se pose la question de l'endettement qui va en résulter. Il est opportun de s'endetter quand l'investissement réalisé peut demain rapporter davantage que le capital emprunté. En revanche, s'endetter pour couvrir des dépenses courantes conduit à la catastrophe. Renforcer les moyens de notre pays en matière de transports collectifs, d'éducation ou de technologies vertes prépare pour demain une prospérité durable tout en apportant du travail aujourd'hui".

(voir aussi encadré page 4)

1 - L'aide massive apportée à l'industrie automobile, mal ciblée, risque de ne résoudre aucun problème et de priver d'autres secteurs d'une intervention plus efficace. L'aide de l'Etat doit être réservée à la mise au point de véhicules moins polluants et à une reconversion partielle (car la voiture aura toujours un rôle à jouer). La crise doit être l'occasion de corriger les erreurs stratégiques des constructeurs en appuyant leurs efforts d'adaptation aux impératifs écologiques, et de repenser la place de l'automobile dans l'industrie française : c'est la condition de la survie du secteur, qui doit produire mieux et moins.

2 - Les grands travaux routiers doivent être abandonnés. La relance du Grand Contournement Ouest de Strasbourg, malgré l'opposition d'une large fraction de la population et du maire de Strasbourg, illustre de manière caricaturale les orientations irréflechies du gouvernement : cette rocade ne fera que renforcer le rôle de la route, alors qu'il fallait accélérer l'extension du réseau de tramway (la congestion de l'A4 à la traversée de Strasbourg est due au trafic local pendulaire et non au transit).

3 - Quasiment ignorés dans l'actuel plan de relance, les très nombreux projets de Transport Collectif urbain en Site Propre doivent être lancés immédiatement, avec de fortes participations financières de l'Etat, car ils ne présentent aucun risque d'erreur : extension de lignes de métro (Paris, Lyon, Toulouse), nouvelles lignes de tramway.

Ces investissements, souvent retardés par le manque de ressources des collectivités locales, sont urgents car les réseaux existants, saturés, doivent être renforcés sauf à bloquer le transfert modal (RER A et ligne 13 du métro à Paris, tramway de Bordeaux, Busway de Nantes, ligne D du métro de Lyon).

4 - La régénération et la modernisation du réseau ferré classique sont tout aussi urgentes : des lignes sont saturées ou dégradées, les trains sont ralentis. Ici encore les projets sont nombreux :

- modernisation de la ligne Massy-Valenton, bloquée de manière absurde par un conflit politique affligeant ;
- modernisation complète des lignes Aix-Marseille, Lyon-Bourg, Lyon-Saint Etienne (à la place de l'A45) ;
- électrifications (sillon alpin) ;

- construction de la gare TGV de Vandières en Lorraine ;
- création d'évitements sur les lignes à voie unique (Aix-Annecy, ...) pour faciliter le cadencement des TER ;
- réouvertures des lignes Fontenay-Niort, Avignon-Carpentras, Lyon-Trévoux, Oloron-Canfranc, Belfort-Delle, Montluçon-Ussel... ;
- aménagement de l'axe Lille-Bayonne pour le ferroutage.

Les travaux d'entretien des voies fluviales et des barrages doivent être accélérés eux aussi.

5 - Parallèlement, il faut accélérer un ensemble d'investissements moins lourds et pouvant démarrer rapidement, faciles à financer et donnant du travail à de petites entreprises locales :

- sites propres bus, d'où une meilleure offre à coût d'exploitation constant ;
- amélioration de la sécurité routière par des travaux ralentissant le trafic (remodelage de la voirie, zones 30, mise en sécurité des passages à niveau dangereux, pose de radars automatiques, aménagements piétons et cyclables) ;
- aide à la création de vélostations, de véloroutes et voies vertes.
- aménagements de voirie et de gares pour les personnes handicapées.

6 - Les projets de LGV Bretagne, Tours-Bordeaux et Est 2ème phase, la branche Est du TGV Rhin-Rhône 2ème phase, le Lyon-Turin, le contournement de Nîmes-Montpellier sont au point, ils peuvent être lancés assez rapidement.

D'autre part il est souhaitable d'accélérer l'étude du barreau francilien sud de l'interconnexion des lignes TGV.

Mais, avant toute accélération, et afin d'éviter de lourdes erreurs, les autres grands projets - routiers, ferroviaires et fluviaux - doivent être validés dans le cadre du Schéma National des Grandes Infrastructures de Transports (SNIT), après évaluation de leur impact économique et écologique à long terme.

Il faut se méfier des grands projets, même ferroviaires, élaborés sans réflexion suffisante : aéroport de Notre Dame des Landes à Nantes, canal Seine-Nord (son coût est passé de 3,2 à 4,2 milliards d'euros, dont un à la charge des collectivités territoriales), barreau TGV Poitiers-Limoges ou encore canal Saône-Moselle remis à l'étude sous la pression d'élus en mal de grand projet.

7 - Enfin il faut intensifier l'exploitation des transports collectifs : renforcement des fréquences, élargissement de l'amplitude horaire, extension des réseaux, rabattement sur les grands axes.

La réforme des péages de RFF

La relance
vue par nos militants

Le contrat de performance Etat-RFF, signé le 3 novembre 2008, prévoit que 13 milliards seront consacrés par RFF d'ici 2015 à la régénération du réseau ferré classique : il était temps. La réforme des péages est tout aussi importante, nous en décrivons ici les principes.

Selon l'Union Européenne, les péages ferroviaires doivent couvrir uniquement le coût marginal d'utilisation du réseau. Cependant l'article 8.1 de la directive 2001-14 permet en pratique aux Etats de fixer librement les péages, en fonction des possibilités du marché, pour les rapprocher du coût complet de l'infrastructure. Selon RFF, ce coût complet, qui a atteint 6 milliards en 2007, se décompose en trois parties :

- une part de 23% correspond au coût du capital (remboursement de la dette de 28 milliards, soit 1,4 milliard) ;
- une part de 52% correspond aux coûts fixes d'exploitation, d'entretien et d'investissement (régénération et modernisation) du réseau, soit 3,1 milliards ; ces dépenses sont indépendantes de l'intensité du trafic ;
- enfin une part de 25% correspond aux coûts variables d'usage du réseau, qui dépendent de l'intensité du trafic, soit 1,5 milliard par an.

En 2007, les péages versés par la SNCF et les opérateurs privés de fret se montaient à 2,7 milliards, soit un taux de couverture moyen de 45% du coût complet de l'infrastructure. Ils se répartissaient ainsi suivant les trains :

- TGV 43% (soit 1,16 milliard) ;
- trains classiques nationaux 8% ;
- Transilien 22% ;
- TER 19% ;
- trains de fret 8%.

Le montant des péages est actuellement, en moyenne sur tous les types de trafic, supérieur au coût marginal d'utilisation du réseau (qui comprend les coûts variables et une certaine partie des coûts fixes) mais inférieur au coût complet, qui est deux fois et demi plus élevé. Les péages TGV et Transilien sont supérieurs au coût complet, les péages Corail voisins du coût marginal, les péages fret très inférieurs à ce coût et les péages TER intermédiaires entre les deux coûts.

L'Etat a décidé, comme le réclamait RFF, que les péages devront peu à peu couvrir le coût complet : le taux de couverture passera de 48% en 2008 à 60% en 2012. L'objectif de la réforme est double : assurer un financement pérenne du réseau ; se rapprocher de la vérité de coûts pour pouvoir proposer des tarifs rationnels aux acteurs qui veulent réserver des sillons (SNCF, opérateurs privés, char-geurs, ports, régions).

- Les péages TGV sur les LGV sont actuellement de 8 euros par train x km

contre 14 en Allemagne. Ils augmenteront de 60 millions par an pendant 4 ans et atteindront 1,4 milliard en 2013. Ils seront en partie modulés "sur le type de convoi et en particulier sa capacité d'emport" : les rames doubles et les rames Duplex paieront plus qu'une rame ordinaire, mais le péage par voyageur sera plus faible.

En clair, RFF pratique dorénavant une politique de "yield management" : les sillons sont utilisés comme outil de régulation (les tarifs incitent les opérateurs à ne pas encombrer les sillons de pointe) et tarifés en fonction de la capacité contributive des opérateurs. Le TGV acquitte déjà le coût complet sur les LGV ; RFF a pour objectif de financer les lignes classiques par la hausse des péages TGV.

Si la hausse des péages (20%) est répercutée mécaniquement par la SNCF sur les voyageurs, les tarifs TGV augmenteront à terme de 6% (le péage représente 30% du prix du billet).

- Les péages fret sont actuellement de 1,80 euros par train x km contre 2,30 en Allemagne. Ils seront relevés progressivement à 4,3 euros par train x km, valeur du coût marginal. Dans un premier temps, l'Etat remboursera cette hausse aux acteurs du fret.

- Les péages TER (actuellement de 3,83 euros par train x km contre 4,08 en Allemagne) et les péages Corail devront couvrir les coûts fixes et variables (coût complet hors capital). Dans un premier temps, l'Etat remboursera la hausse des péages TER aux régions.

Une réforme rationnelle mais incomplète

La réforme des péages est rationnelle mais présente plusieurs défauts graves.

- La SNCF sera tentée d'augmenter le prix des billets TGV, déjà jugé trop élevé par une large part de la clientèle.
- La hausse des péages TER risque de renforcer à terme les disparités entre les différentes régions.
- Des péages TER trop élevés peuvent fragiliser les lignes à faible trafic utiles pour l'aménagement du territoire.
- Le financement des lignes nouvelles (voyageurs et fret) reste flou. Il doit être assuré par des écotaxes sur les trafics routier et aérien. C'est l'esprit du Grenelle de l'environnement.
- Enfin la dette doit être assumée par l'Etat, selon la promesse qui a été faite en 1997 lors de la création de RFF.

Rectificatif - En page 3 de FNAUT Infos n°168, nous avons indiqué les valeurs des péages fixés par RFF : il s'agit de valeurs par train x km, et non par voyageur x km ou tonne x km.

- Claude Jullien : d'un côté, on encourage la fabrication et la vente de voitures, de l'autre, on en favorise l'usage. Le plan de relance est cohérent mais bien éloigné d'une politique écologique, et il ne suffira pas à sauver l'industrie automobile. Des licenciements sont inévitables, il s'agit de les limiter au maximum par une politique prévoyante de reconversion partielle.

- Michel Zonca : lorsque les charbonnages ou la sidérurgie n'ont plus été jugés compétitifs, on n'a pas envisagé un plan pour maintenir les emplois mais on a préparé une reconversion ; il faut de même réorienter l'automobile vers les secteurs écologiques.

- Jacques Vaisson : la prime à la casse est un non-sens économique. L'acheteur d'un modèle étranger bénéficiera aussi de la prime sans bénéfice pour l'industrie française. Et pourquoi ne pas accorder une prime pour aider les ménages à remplacer leurs vieux meubles ?

- Jean-Paul Guigue : la France se donne volontiers en exemple pour son engagement écologique, le plan de relance doit donc s'en tenir aux orientations du Grenelle de l'environnement sinon il sera encore une occasion ratée pour l'avenir.

- Sébastien Rabuel : pourquoi pas une prime pour les ménages qui abandonnent leur voiture définitivement, sans en racheter une ? Voilà une vraie mesure écologique, un moyen d'encourager vélo, marche, autopartage,... et diminuer les coûts externes de la voiture, qui pèsent lourd sur notre économie.

- Xavier Braud : la période actuelle est idéale pour augmenter la TIPP et dégager quelques centaines de millions indispensables au financement des transports publics. Limiter la baisse provisoire du prix des carburants est indispensable pour éviter de donner de mauvais signaux aux automobilistes.

- Jean Dreyer : une circulaire récente du MEEDDAT assujettissant toute réouverture de ligne à la suppression de tous les passages à niveau joue contre la relance de l'activité économique en alourdissant les coûts de ces opérations, qui sont reportées.

- Frédéric Laugier : une partie de la population s'appauvrit, il en résulte une hausse du nombre d'automobilistes circulant sans assurance, voire sans permis, poussés à ces extrémités par l'adaptation des transports collectifs.

- François Rebillard : la quasi-absence de transports collectifs en Béarn oblige les familles à être bi- et même tri-motorisées. Des mots tels que intermodalité, parking-relais, tram-train, ... ne figurent pas dans notre dictionnaire.

Le rapport Haenel 1 (voir FNAUT Infos n°169), proposait la création d'une filiale de la SNCF assumant les compétences de RFF en matière d'exploitation du réseau. La formule retenue par le gouvernement renforce au contraire RFF : une direction indépendante de la direction générale, comprenant les 14 400 horairistes, aiguilleurs et régulateurs, sera créée au sein de la SNCF ; chargée de la production et de l'attribution des sillons, elle aura un budget distinct de celui de la SNCF, ses agents conserveront le statut de cheminot, son directeur sera nommé "en lien avec le président de RFF".

Cette réforme devrait introduire plus de transparence dans l'attribution des sillons mais, comme la formule Haenel, elle présente l'inconvénient de scinder en deux la branche infrastructure de la SNCF, accroît l'imbrication RFF-SNCF, et ne règle pas les conflits les plus cruciaux apparus entre RFF et SNCF, qui concernent la gestion de l'infrastructure et la conception des lignes nouvelles.

La FNAUT maintient donc son intérêt pour la formule en vigueur en Allemagne, où elle convient à tous les acteurs.

Supercherie démasquée

La SNCF veut-elle avoir la peau de la ligne des Cévennes ? Elle avait décidé de limiter à Brioude la circulation d'un des deux TER quotidiens Clermont-Nîmes, prétextant une coexistence impossible avec un train de fret Langeac-Tarascon exploité par l'opérateur privé ECR. Pierre Pommarel, conseiller régional Vert d'Auvergne, a consulté le graphique des circulations, constaté que l'argument n'était pas fondé techniquement, imaginé un horaire du TER bien plus favorable à la clientèle, et alerté le président du Conseil régional. Deux jours plus tard, la SNCF faisait marche arrière et adoptait la proposition de Pierre Pommarel.

Exaspérés, les élus concernés par l'avenir de la ligne des Cévennes sont devenus très virulents à l'égard de la SNCF. Selon Jean de Lescure, conseiller général UMP de Villefort : "nous devons nous méfier de ces dirigeants qui nous mènent en bateau, la mauvaise foi est leur méthode de gestion. Quand il y a des clients, la SNCF ne trouve rien de mieux que de supprimer des voitures et de ne plus assurer les correspondances". Pierre Pommarel va plus loin : "c'est un poker menteur insupportable que nous impose la SNCF. Je suis persuadé que le ralentissement des trains a été calculé pour tuer cette ligne nationale malgré les investissements des régions. Nous devons considérer que la SNCF est notre ennemi".

Ferroviaire, aérien, électricité : une comparaison instructive

Le transport ferroviaire

- RFF est propriétaire du réseau ferré, à l'exception en particulier de Nice-Digne, propriété de l'Etat. RFF fixe le montant des péages et impose sa programmation des travaux (sans compensation financière pour les exploitants).
- La SNCF, dont l'Etat est l'actionnaire unique, et quelques opérateurs privés de fret utilisent le réseau. Par ailleurs, la branche infrastructure de la SNCF gère, pour le compte de RFF, l'exploitation du réseau (aiguilleurs, régulateurs), la conception et l'allocation des sillons (horairistes) et les travaux de modernisation et de maintenance du réseau.
- L'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) assure la certification des exploitants et l'homologation des matériels roulants et des voies.
- La CRAF (Commission de Régulation des Activités Ferroviaires) va dorénavant contrôler l'application des règles de la concurrence entre opérateurs.
- La DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) est l'administration de tutelle pour les infrastructures et les services (homologation des tarifs) hors aérien.

Le transport aérien

Le système aérien est organisé de manière sensiblement différente.

- RFF n'a pas d'équivalent unique. Aéroports de Paris est devenu une société anonyme propriétaire des infrastructures parisiennes, dont l'Etat est actionnaire majoritaire à 68%.
- Depuis 2003, certains aéroports de province sont devenus, comme certains ports, propriété de collectivités territoriales, leur gestion est déléguée à des Chambres de Commerce et d'Industrie ou à des opérateurs privés tels que Veolia. Les 7 aéroports principaux de province ont un statut particulier.
- ADP et les aéroports de province aménagent et exploitent directement les aéroports (pistes, terminaux).
- Air France et les autres compagnies françaises et étrangères sont des sociétés privées, elles exploitent les lignes aériennes et fixent librement leurs tarifs.
- Depuis 1995, les créneaux horaires sont distribués, sur les aéroports saturés (Paris, Lyon, Nice) par la COHOR, association pour la coordination des horaires, organisme indépendant financé par les principales compagnies françaises et les aéroports concernés.
- L'autorité de tutelle est la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), dont le rôle régalien est beaucoup plus important que celui de la DGITM.

Elle gère la circulation aérienne (4100 contrôleurs sont répartis dans les centres d'Athis-Mons, Aix-en-Provence, Bordeaux, Brest, Reims et dans les tours de contrôle des aéroports). Elle certifie les compagnies opérant en France et surveille les compagnies étrangères, recueille les taxes d'aéroports et gère les accords internationaux hors Europe.

Sa sous-direction des entreprises de transport aérien joue le rôle de médiateur entre les compagnies aériennes et les clients (les compagnies, malgré les demandes de la FNAUT, ne possèdent pas de service de médiation).

Le secteur de l'électricité

- Analogue à la SNCF qui produit et vend du transport, EDF est un producteur et vendeur d'électricité, qui exploite des centrales nucléaires, thermiques et hydroélectriques.
- Homologue de RFF, RTE est le gestionnaire du réseau public français de transport d'électricité. Il exploite, entretient et développe un réseau d'environ 100 000 km de ligne à haute tension. Cet établissement public a été créé en juillet 2000 au sein d'EDF, sous la forme d'un service indépendant sur les plans financier, managérial et comptable, à la suite de la libéralisation du secteur de l'électricité, qui a imposé la séparation des fonctions de production et de transport de l'électricité. Depuis 2005, RTE est une société anonyme à capitaux publics, filiale d'EDF et propriétaire de son patrimoine industriel. RTE est ainsi indépendant des producteurs d'électricité et leur garantit un accès équitable au réseau de transport. RTE gère à la fois des infrastructures et des flux : l'électricité ne se stockant pas, RTE assure l'ajustement entre production et consommation (www.rte-france.com).
- La CRE (Commission de Régulation de l'Énergie) a été créée en 2000 : c'est un organisme de régulation indépendant des acteurs du marché de l'électricité. C'est la CRE qui propose les tarifs d'accès des producteurs au réseau de transport et de distribution de l'électricité, ces tarifs sont soumis à l'approbation du Ministère de l'Industrie. La CRE a plus de pouvoir que la CRAF.

Si le ferroviaire était organisé comme l'aérien, la SNCF serait un simple exploitant, sa branche infrastructure étant répartie entre RFF et la DGITM. S'il était organisé comme l'électricité, RFF serait une filiale de la SNCF comme DB Netz est une filiale de la Deutsche Bahn : c'est la formule suggérée par la FNAUT (FNAUT Infos n°168).

Hausse des tarifs TGV

La SNCF a augmenté les tarifs TGV de 3,5% début janvier (il s'agit des prix maximaux et non du tarif moyen). Cette hausse reste "raisonnable" si on la compare au taux moyen d'inflation de 2,8% en 2008. Pourtant bien des voyageurs se plaignent du niveau élevé des tarifs TGV, en particulier pour les voyages à deux ou plus sans réduction. D'après la SNCF, la moitié de la clientèle Loisir réserve tardivement et paie donc un prix proche du prix maximum.

Cette hausse des tarifs TGV tombe particulièrement mal. Le pouvoir d'achat d'une partie des Français se dégrade. Air France vient de baisser ses tarifs (de 2 à 60 euros par aller-retour) sur ses 120 lignes intérieures afin de pouvoir mieux concurrencer les compagnies à bas prix et... la SNCF ! D'autre part, d'après de nombreux experts, le prix du pétrole pourrait stagner pendant un ou deux ans (avant de repartir inéluctablement à la hausse), ce qui pourrait favoriser l'usage de l'automobile.

La SNCF a justifié la hausse par celles du prix de l'énergie et du montant des péages versés à RFF, ainsi que par les investissements importants qu'elle va faire en 2009 (achat ou modernisation de rames TGV en particulier).

Ce dernier argument n'est pas vraiment convaincant : les investissements d'une entreprise doivent-ils être financés par ses clients actuels, alors qu'ils sont supposés générer une clientèle nouvelle, donc des recettes supplémentaires permettant de les rembourser ?

Bizarries

Jean-Claude Delarue, porte-parole auto-proclamé des usagers des transports parisiens, a réclamé avec virulence une indemnisation des usagers suite aux grèves abusives lancées notamment par ses amis du syndicat Sud Rail.

Le secrétariat aux Transports qualifie la loi Bertrand de loi sur le "service minimum" alors que cette formule ne figure pas dans la loi, et pour cause : la loi a été élaborée précisément pour éviter le recours à cette disposition pouvant impliquer la réquisition des grévistes, c'est seulement un "service prévisible" qu'elle permet d'organiser.

Jean-Marc Ayrault, président du groupe des députés PS, préconise un système d'anticipation et de régulation des grèves... qui figure déjà dans la loi Bertrand, qu'il n'a sans doute pas lue.

Sur un plateau de télévision, les députés Eric Raoult (UMP) et Benoît Hamon (PS) se sont dits favorables à la "grève de la gratuité" préconisée par Sud Rail (voir FNAUT Infos n°168) : on aimerait savoir pourquoi.

Gares TGV

A l'heure du Grenelle de l'environnement, il est incompréhensible que des voyageurs soient obligés d'utiliser une voiture pour accéder à une gare TGV : si Nancy et Metz disposent de cars de rabattement sur la gare de Louvigny, ce n'est pas le cas des villes petites et moyennes de Lorraine, c'est-à-dire la moitié de la population de la région. Compte tenu des graves erreurs déjà commises dans le positionnement de ces gares, l'Etat devrait faire voter une loi rendant obligatoire la connexion des gares TGV au réseau classique.

La création de la gare meusienne du TGV Est a engendré un éclatement des points de départ vers Paris. Ainsi Bar-le-Duc, depuis l'arrivée du TGV Est, a perdu 4 allers-retours avec la capitale, et ses habitants prennent aujourd'hui le train pour Paris, en fonction des horaires proposés, à Bar, à Saint Dizier ou à la gare TGV Meuse. Une gare TGV implantée à la campagne déstabilise l'existant en l'affaiblissant, alors qu'une gare TGV connectée au réseau classique peut le consolider.

Michel Vogt, 55 Verdun

Doubler les voies uniques

On double enfin certaines voies ferrées régionales : Lyon-Villars (Bourg en Bresse), Grenoble-Romans (Valence), Béthune-Don (Lille), Marseille-Gardanne (Aix) et bientôt Aix-Manosque et Toulouse-Saint Sulpice (Albi), pour laquelle l'association TARSLY-FNAUT se bat depuis des années. Cela fait 40 ans qu'on le fait pour les routes !

Mais l'Auvergne a perdu deux doubles voies dans les années 1990 : Riom-Gannat (à 20 km de Clermont-Ferrand, un vrai scandale qui devra être corrigé un jour) et Aurillac-Viescamp, et RFF voudrait encore mettre Montluçon-Lapeyrouse à voie unique, ce à quoi il faut s'opposer fermement car, même bien régénérée, une voie ferrée unique n'est qu'une demi-voie ferrée.

Si la topographie est trop contraignante (Le Puy-Saint Etienne) ou si le trafic ne le justifie pas (Aurillac-Arvant, Le Puy-Saint Georges d'Aurac, 52 km sans croisement ce qui est peut-être le record de France, et Saint Georges-Brioude où les retards chroniques des trains sur la ligne des Cévennes compliquent l'exploitation), la multiplication des points de croisement télécommandés s'impose pour permettre un service fiable et attractif (horaires mieux adaptés aux besoins, superposition de dessertes fines et de relations express), donc crédible face à la route pour les relations régionales.

Pierre Pommarel, conseiller régional Vert, ancien représentant FNAUT en Auvergne

Des grèves abusives

De très graves perturbations du service public sont survenues récemment sur le réseau SNCF de la gare Saint Lazare : une grève perlée des conducteurs de trains pendant un mois, à l'occasion du dernier changement de service, a été suivie, après l'agression d'un conducteur, de l'exercice du droit de retrait sans tenir compte des 450 000 usagers qui n'ont pu rentrer chez eux qu'au prix des plus grandes difficultés. Des perturbations prolongées des services TER ont été observées à Nice.

Si une indemnisation correcte a été accordée aux usagers de Saint Lazare, elle ne règle en rien les problèmes de fond :

- le blocage inquiétant du dialogue social au sein de la SNCF ;
- la persistance de l'insécurité dans les transports collectifs ;
- la disproportion, manifeste et inacceptable, entre les motivations du personnel gréviste et l'impact de leur mouvement sur la vie quotidienne de centaines de milliers d'usagers ;
- enfin l'effet des grèves à répétition sur l'attractivité des transports collectifs, l'économie et l'environnement.

La loi Bertrand du 21 août 2007 relative au "service prévisible" est aujourd'hui contournée par de nouvelles pratiques syndicales : grève tournante, grève surprise, minigrève de 59 minutes qui perturbe le service presque autant qu'une grève de la journée et qui est interdite dans la fonction publique. Ces pratiques constituent une véritable négation du service public, exaspèrent légitimement les usagers et déconsidèrent l'ensemble des syndicats.

Or le respect de la loi, comme on a pu le constater lors d'autres conflits à la SNCF ou dans les transports urbains, permet d'améliorer le dialogue social au sein des entreprises de transports et, en cas de grève, de mieux organiser et faire connaître les services maintenus, ce qui est la première exigence des usagers, qui peuvent alors prendre leurs dispositions (voir FNAUT Infos n°157).

Dans ce contexte, la FNAUT demande avec insistance :

- à la direction et au personnel de la SNCF, ainsi qu'à l'Etat son actionnaire unique, de prendre les initiatives nécessaires à la reprise du dialogue social ;
- à l'Etat de renforcer les mesures de surveillance afin d'assurer la sécurité des usagers et des personnels ;
- au gouvernement et au Parlement de faire évoluer la loi Bertrand afin de prévenir les usages abusifs et irresponsables du droit de grève et du droit de retrait (ce dernier ne devant être utilisé qu'en cas de danger immédiat), et d'atténuer la gêne subie par les usagers.

Récompenses :

⊕ 3 points à François Heller, garagiste à Embrun (Hautes Alpes). Voici le conseil inattendu qui figure au bas des factures remises à ses clients : "le pétrole se fait rare, les réparations et l'entretien coûtent cher, la planète va mal. Tournez sept fois votre clé dans votre poche avant de prendre le volant et conduisez écolo".

⊕ 5 points au Conseil régional de Bourgogne. Après avoir créé des liaisons directes entre Dijon et Lyon, Grenoble et Chambéry fin 2007, il a introduit fin 2008 des liaisons directes Dijon-Tours via Nevers.

Punition :

⊖ 3 points à Jacques Mutez, conseiller municipal PRG de Lille, chargé du commerce. Opposé à la piétonisation partielle de la Grand Place et de la place Rihour, il déclare : "un piéton, c'est un automobiliste qui a réussi à se garer". Un piéton non motorisé, ça ne peut pas exister !



⊗ Le magazine L'automobile. Dans son numéro d'octobre 2008, il dénonce le bonus-malus automobile, "pathétique imposture environnementale". Il regrette que le gouvernement ait choisi de taxer les automobilistes plutôt que les bovins, dont les flatulences sont responsables d'émissions de méthane, un gaz dont le pouvoir de réchauffement climatique est très largement supérieur à celui du gaz carbonique.

⊗ Pierre Méhaignerie, député UMP d'Ille et Vilaine. Il se moque bêtement de l'extension de la prime transport au vélo : "c'est un truc de bobos. Pourquoi pas une prime pour compenser l'usure des paires de chaussures ?"

Chronique du développement durable

Inaugurant avec le Chef de l'Etat la deuxième autoroute reliant Annecy et Genève (A41), Bernard Accoyer, député UMP de Haute Savoie et président de l'Assemblée Nationale, qui avait relancé le projet avec ardeur, a déclaré : "c'est le dernier maillon direct qui manquait entre l'Europe du nord et l'Europe du sud". Clientèle potentielle : 50 000 travailleurs frontaliers, beaucoup d'émissions de CO2 en perspective. Mais ne nous inquiétons pas pour l'environnement : un ouvrage d'art de 3 millions d'euros a été construit pour protéger un ruisseau où vivent encore des écrevisses à pattes blanches, une espèce hautement protégée.

BIEN DIT

● Joseph Spiegel, président PS de la communauté d'agglomération de Mulhouse : "dès qu'on construit des routes, on crée un appel d'air et on encourage la voiture, cela se vérifie systématiquement. La 2^e2 voies qui traverse l'agglomération devait absorber le trafic de la route départementale. Résultat : on n'a constaté aucun transfert mais une addition de deux trafics. Il faut créer une rupture : un moratoire sur les autoroutes serait un signal fort. On ne peut pas continuer à financer à la fois des autoroutes et chercher à développer en parallèle le fret ferroviaire et fluvial".

Un élu inquiet

Le maire PS d'Ungersheim, Jean-Claude Mensch, s'inquiète des émissions de gaz à effet de serre en cas de réouverture de la ligne non électrifiée Bollwiller-Guebwiller (Dernières Nouvelles d'Alsace, 10-11-08). Un petit effort de réflexion, Monsieur le Maire...



Enquête sur l'autopartage "dans la sphère privée"

Cette forme peu médiatisée d'autopartage est organisée entre des particuliers, parents, voisins ou amis habitant le même immeuble, la même rue ou le même quartier, qui utilisent successivement le même véhicule appartenant à l'un d'eux. Elle se distingue à la fois du covoiturage (plusieurs personnes effectuent ensemble le même trajet dans la voiture de l'une d'elles) et de l'autopartage institutionnel (système de location de courte durée géré par une entreprise ou association et réservé à des abonnés). Le cabinet ADETEC réalise une étude sur ce thème pour l'ADEME et le ministère des Transports. Si vous partagez un véhicule avec des proches, ou si vous connaissez des personnes ayant adopté cette pratique, merci de répondre au questionnaire disponible sur le site : www.adetec-deplacements.com/etude_autopartage_sphere_privée.doc. Votre collaboration sera très utile.

Brèves

Le rapport TFPOES

Ce rapport britannique affirme que les réserves "prouvées" de pétrole ont été surestimées ou ne pourront être exploitées à temps pour répondre à la demande, et que la mise en valeur des vastes réserves de sables bitumineux est très dangereuse pour le climat.

C'est la première fois qu'un rapport de cette tonalité émane d'entreprises multinationales et non d'ONG. Parmi ses conseils pour éviter une crise dans les cinq ans : développer rapidement les transports soutenables.

Réalisme forcé

Confrontés aux difficultés financières nées de la crise économique (voir notre éditorial), les conseils généraux d'Indre-et-Loire et de Saône-et-Loire, gérés aujourd'hui par le PS, ont décidé de réduire leurs dépenses de voirie. L'étude du périphérique nord de Tours est reportée (le coût de la section nord-ouest en chantier a déjà dérapé de 28 millions). Les crédits routiers diminuent de 22 millions en Saône et Loire.

Viaduc inutile

La construction du viaduc de la Colagne, sur l'axe Lyon-Toulouse, a pris du retard en raison d'un important affaissement de terrain. Selon Gilbert Reversat, conseiller général de Lozère, "ce retard est regrettable mais il est sans inconvénient majeur. La sécurité serait mieux assurée avec le viaduc, mais aujourd'hui les poids lourds circulent très bien". Et si on remplaçait le viaduc par un radar automatique ?

Une association en colère

Le Comité pour la Réouverture de la ligne Pau-Oloron-Canfranc (CRELOC) est atterré de voir les élus de gauche du Béarn réclamer l'autoroute A650 Pau-Oloron (rejetée par l'Etat comme étant "non grenello-compatible") quand Alain Rousset, président PS de la région, souhaite la réouverture de la voie ferrée : "les crédits ne sont pas extensibles ; quand on programme et du routier et du rail, l'expérience montre que c'est la route qui l'emporte. Personne ne veut d'un couloir à camions en vallée d'Aspe, mais les élus locaux veulent offrir du goudron gratuit aux transporteurs, ils sont en retard sur la population, ce sont eux qui cassent le Grenelle de l'environnement. Ce qui permettra de développer le Béarn, c'est son environnement". Selon les résultats d'une enquête réalisée auprès de chefs d'entreprises aragonais et publiée par le journal Heraldo, la ligne pourrait transporter 2,6 millions de tonnes de fret par an.

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Aquitaine

- L'Association des Usagers des Transports en Région Aquitaine (AÜTRA) réclame un plan d'urgence pour augmenter la capacité du tramway de Bordeaux, complètement saturé aux heures de pointe.
- Le CRELOC a protesté contre la désélectrification de la ligne Pau-Oloron (36 km), une régression technique et environnementale dont la rentabilité reste à prouver : le service TER est assuré dorénavant par des autorails trentenaires, exigus et bruyants.

Basse Normandie

- L'ADPCR a protesté contre la mauvaise commercialisation de la relation directe Saint-Lô-Paris créée le 14 décembre dernier (un aller pour Paris le matin, un retour le soir) : début novembre, le train du matin était introuvable sur le site www.sncf.com, et le site Corail Intercités ne signalait même pas la gare de Saint-Lô (30 000 habitants) alors que la gare de Serquigny (2146 habitants) y figure. Quant à la ligne Caen-Rennes, elle n'est parcourue que par deux allers-retours quotidiens, "une fréquence digne du réseau albanais", et les temps de parcours se sont allongés en raison d'arrêts techniques prolongés en gare de Coutances.

Franche-Comté

- L'AUTAB et la FNAUT Franche Comté défendent le projet de TCSP de Besançon empruntant un tracé par le centre-ville et non par les quais. Elles sont favorables à la technique du tramway, fiable, de grande capacité et compatible avec le réseau ferré (permettant donc une desserte de la gare TGV d'Auxon par tram-train) et refusent le tramway sur pneus. Répondant aux élus UMP, les associations rappellent que la valorisation de l'étoile ferroviaire n'est pas une alternative au tramway mais un projet complémentaire, et propose de créer une autorité unique gérant tous les transports collectifs de l'agglomération. Elles ont obtenu satisfaction sur le tracé (le choix entre rail et pneu n'est pas fait). Elles saluent la décision courageuse des élus d'implanter un tramway dans une agglomération moyenne de 171 000 habitants.

Ile de France

- L'association pour l'Amélioration des Transports du Plateau de Saclay déplore la "dégradation vertigineuse" de la qualité de service du RER B malgré le développement économique de ce secteur. "La rénovation prévue des rames, sans augmentation de capacité, est notoirement insuffisante. La résolution des problèmes de transports doit intervenir en préalable aux opérations ambitieuses d'aménagement".

Languedoc-Roussillon

- L'ADTC-34 relance l'idée d'une utilisation de la technique du train pendulaire, déjà expérimentée avec succès en 1994, pour valoriser la ligne des Cévennes : une liaison Mende-Montpellier en 2h15 serait possible.
- L'association Non à la deuxième autoroute s'oppose depuis 15 ans à la création d'un itinéraire Lyon-Toulouse à 2x2 voies. Elle vient de publier une plaquette de 8 pages très bien argumentée : "faire le choix de l'avenir, c'est refuser une nouvelle autoroute en Lozère". Voir aussi le site www.rn88-lozere.org.

Lorraine

- A l'occasion de l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières, la FNAUT Lorraine a organisé une réunion publique à Nancy pour mobiliser les élus. Elle a reçu 110 motions de soutien de municipalités et intercommunalités, représentant plus de 500 000 administrés.
- L'AUTERCOVEC a interrogé 400 habitants de Verdun à la gare et sur le marché. Les plaintes concernent le manque de trains vers Metz, Nancy et Paris, et l'inadaptation des horaires et la surcharge des trains utilisés par les étudiants le week-end. Les correspondances entre les lignes Verdun-Châlons et Verdun-Conflans-Jarny sont médiocres car ces lignes sont gérées par deux directions régionales différentes de la SNCF.

Pays de la Loire

- Le Collectif Transport de l'Agglomération Mancelle (CTAM) estime que le tramway, après avoir bénéficié à la ville du Mans, doit aussi concerner l'agglomération et propose une deuxième ligne entre Sargé et Allonnes, et une antenne à Bellevue, quartier en cours de rénovation. La coulée verte proposée par le collectif relie enfin les places des Jacobins, de la République et Roosevelt, un succès après dix ans de lutte contre les commerçants du quartier Saint Nicolas.

Rhône-Alpes

- L'AGFUT est associée à la réorganisation des lignes régulières d'autocars lancée par le Conseil général de Haute Savoie, elle demande en particulier une amélioration de l'information pour les voyageurs n'ayant pas accès à internet. Elle est aussi partenaire d'une étude sur les transports dans la moyenne vallée de l'Arve (Sallanches, la Roche sur Foron). Elle réclame de meilleures correspondances TGV-TER à Bellegarde.

- La FNAUT a porté plainte auprès du Jury de Déontologie Publicitaire, créé au sein de l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité (ex-BVP) contre une publicité du lobby France Betteraves en faveur de l'agroéthanol.

- La FNAUT a présenté ses réflexions au comité Balladur sur la réforme des collectivités territoriales (répartition des compétences transport entre agglomérations, départements et régions).

- Marc Debrincat et Jean Lenoir ont participé à plusieurs réunions de travail sur le développement du rail organisées par la Commission des affaires économiques de l'Assemblée Nationale.

- Michel Zonca a représenté la FNAUT lors de la réunion de redémarrage du Conseil National des Transports. Il est intervenu lors des Rencontres SNCF de l'Ecomobilité consacrées au fret.

Les actes du 16ème congrès de la FNAUT

Les actes comprennent le rapport de conjoncture et la motion générale, les Tickets Verts et Rouges, les interventions des élus invités, de Cyria Emelianoff et de Dominique Busserreau, et les exposés des militants de la FNAUT.

Les actes sont disponibles au siège de la FNAUT : 6 euros port compris, paiement en timbres si possible ou par chèque à l'ordre de la FNAUT.

Le cadencement des TER

L'étude complète, résumée dans FNAUT Infos n°171, est téléchargeable sur le site www.fnaut.asso.fr : cliquer sur "actualités" puis "études et débats".

Journée d'étude FUBicy

La 11ème journée d'étude de la FUBicy aura lieu à Lille le vendredi 24 avril et aura pour thème la concertation entre collectivités et usagers. Programme et inscription sur www.fubicy.org.

Journée de formation

La FNAUT organise à Paris, le samedi 16 mai, une journée de formation sur le financement des transports collectifs urbains et des transports ferroviaires.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n°172

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