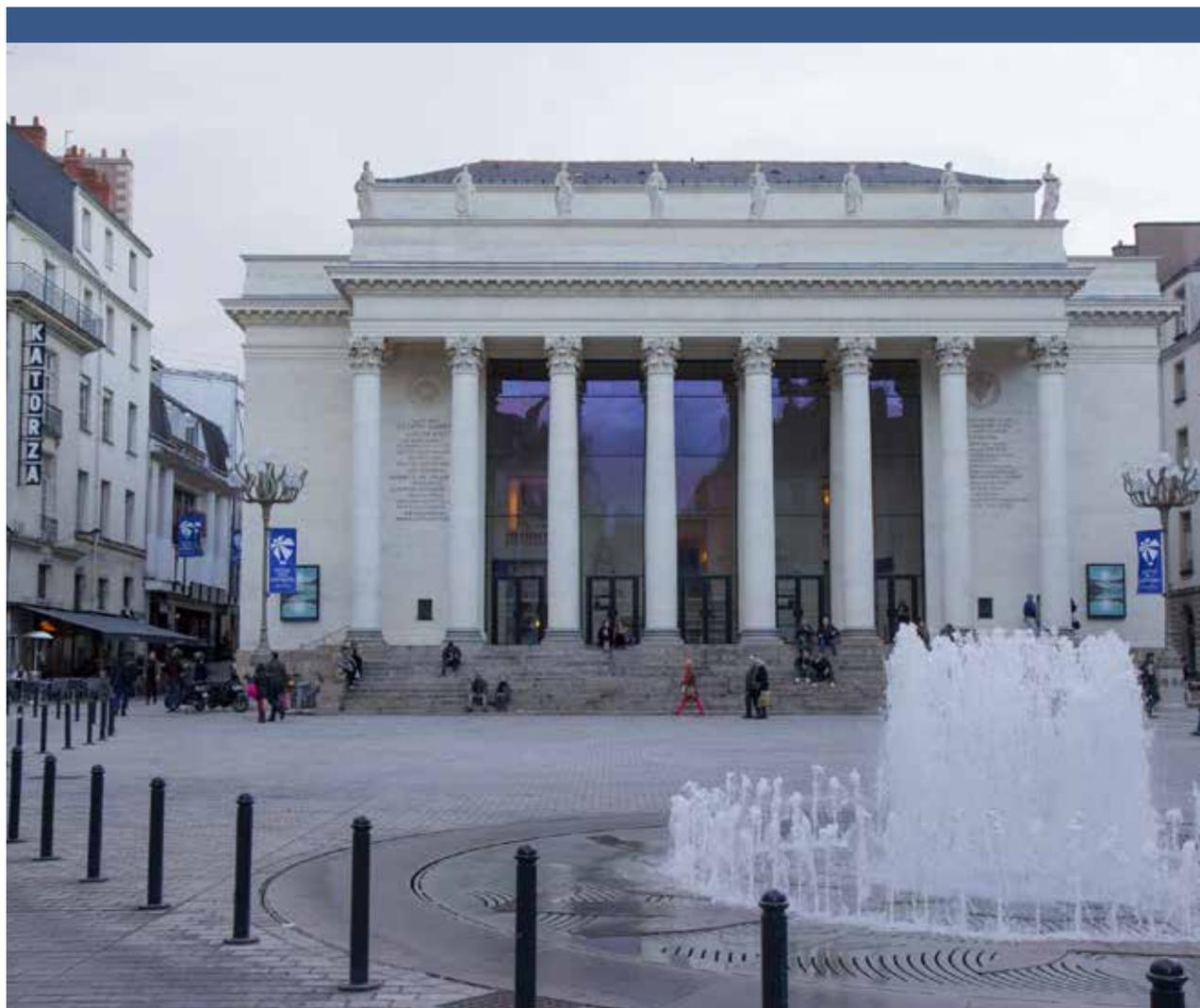




FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Actes du 19ème congrès



Nantes - 15 & 16 novembre 2014



Jean Sivardière
président de la FNAUT



Ce 19ème congrès de la FNAUT, remarquablement organisé par les associations nantaises ANDE, Place au Vélo et par la FNAUT Pays de la Loire, a permis une nouvelle fois aux militants de la FNAUT de se retrouver dans une ambiance conviviale pour analyser la politique des transports menée par l'Etat et les Collectivités territoriales, débattre avec des invités de qualité et réfléchir aux objectifs et aux méthodes de travail de notre fédération.

Les objectifs du congrès ont été atteints : des débats de très bon niveau, une cohésion interne de la FNAUT réaffirmée malgré la diversité de ses membres et de leurs préoccupations, des liens personnels renforcés, des visites instructives et agréables. Les questionnaires reçus des participants font état d'une large satisfaction.

L'action des gouvernements Ayraut et Valls n'a pas donné lieu à la réforme de la politique des transports que nous attendions et a été vivement critiquée. Mais le découragement n'est pas d'actualité face à l'urgence. Faiblesse persistante des investissements de « mobilité durable » et risques de régression de la qualité du service public, nuisances et atteintes à la santé publique, dépendance pétrolière, dérèglement climatique : les militants de la FNAUT ont du pain sur la planche pour faire prendre en compte l'intérêt général.

Sommaire

Communiqué de presse final du congrès	p. 4
Résumé du congrès	p. 5
Ouverture par Johanna Rolland et Jacques Auxiette	p. 7
Tickets Verts et Rouges	p. 9
Rapport de conjoncture	p. 13
Motion générale	p. 18
Débat avec les élus des Pays de la Loire	p. 19
Débat sur l'avenir des trains Intercités	p. 22
Compte rendu des ateliers	p. 25
Exposés divers	p. 31
• Fabrice Eymon, <i>La FNAUT Pays de la Loire : forces et faiblesses</i>	p. 31
• Jérôme Rebourg, <i>Lyon-Turin : un bon projet pour l'environnement</i>	p. 33
• Gisèle di Biagi, <i>Le tramway d'Avignon</i>	p. 35
• Marc Debrincat, <i>Activités juridiques de la FNAUT</i>	p. 36
• Jean Sivardière, <i>Réflexions sur la FNAUT et conclusion du congrès</i>	p. 37
Revue de presse	p. 40

19ème congrès de la FNAUT

communiqué de presse du 16 novembre 2014

Le 19ème congrès de la FNAUT s'est tenu à Nantes les 15 et 16 novembre 2014. Les 150 participants, venus de toute la France, ont exprimé leur déception et leur vif mécontentement.

Les transports oubliés

Comme celle du gouvernement Ayrault, la politique actuelle des transports n'a été précédée d'aucune réflexion de fond et se met en place de manière improvisée, incompréhensible car sans ligne directrice, sans vision économique, sociale et écologique à long terme.

Le projet de loi sur la transition énergétique ne concerne que la voiture électrique et ignore totalement le secteur du transport collectif : un comble !

Le redécoupage régional est conçu sans la moindre référence aux flux de déplacements.

Une faiblesse regrettable devant les lobbies

Le gouvernement cède à tous les lobbies : « bonnets rouges », transporteurs routiers, constructeurs automobiles, autocaristes, syndicats de cheminots, entreprises de travaux publics et bien d'autres.

Cette faiblesse amène à des décisions incohérentes, démagogiques, contraires à une transition énergétique et ruineuses pour l'Etat : l'abandon de l'écotaxe en est le meilleur exemple.

Le service public menacé

Refusant la suppression des niches fiscales anti-écologiques et la mise en œuvre d'une fiscalité écologique soi-disant punitive, le gouvernement se prive des moyens nécessaires à une politique ambitieuse d'investissements de transports urbains et ferroviaires (alors que les pays européens voisins relancent leurs investissements de transports collectifs).

Les transports collectifs sont de plus en plus saturés dans les zones denses et restent sous-développés dans les zones périurbaines et rurales.

Une dégradation très sensible du service public ferroviaire est déjà observée : transferts sur route de services TER et Intercités, fermetures de lignes régionales et interrégionales.

Une politique routière dépassée

Des projets autoroutiers sont relancés même en milieu urbanisé : A45, A31 bis, GCO de Strasbourg, Nouvelle Route du Littoral à La Réunion, ... Les travaux routiers sont réintroduits dans les Contrats de plan Etat-Régions. RFF ne peut plus entretenir 2 500 km de lignes capillaires fret.

La libéralisation des services interrégionaux d'autocars est engagée sans recherche d'une complémentarité entre train et autocar, elle menace les services Intercités par écrémage.

Des contradictions

La FNAUT ne critique pas systématiquement et reconnaît que des décisions positives ont été prises. Ainsi 500 millions d'euros vont être consacrés au renouvellement du matériel Intercités et la réforme ferroviaire affirme le rôle de l'Etat-stratège et crée un « gestionnaire d'infrastructure unifié ». Mais l'ouverture indispensable du rail à la concurrence (qui a pourtant fait ses preuves en Allemagne) a été écartée alors que la concurrence va être introduite dans le transport de voyageurs par autocar.

La FNAUT demande au gouvernement de corriger d'urgence sa politique qui menace très sérieusement le transport public au moment où la demande du public est croissante, et qui contribue à la dégradation de l'environnement local et global.



Les militants de la FNAUT ont condamné la soumission des gouvernements Ayraut et Valls aux lobbies anti-écologiques et conservateurs. Il est urgent que les enjeux des transports soient pris au sérieux : difficultés de déplacement, impact du trafic urbain sur la santé publique, dépendance pétrolière, dérèglement climatique. La FNAUT attend des réformes profondes : rejet des projets d'infrastructures nocifs pour l'environnement, introduction d'une fiscalité écologique, lancement d'un programme ambitieux de développement des alternatives à la voiture, au camion et à l'avion.

Organisation et programme du congrès

Avec une parfaite régularité depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 19^{ème} congrès s'est tenu à Nantes les 15 et 16 novembre 2012, dans les locaux de la Manufacture : plus de 150 représentants de ses associations y ont participé.

L'organisation matérielle du congrès, coordonnée par Jean-Bernard Lugadet, a été assurée par les associations nantaises ANDE et Place au Vélo, la FNAUT Pays de la Loire et Fabrice Michel, permanent au siège national de la FNAUT. Elle a été largement facilitée par la ville de Nantes, Nantes Métropole, le Conseil général de la Loire Atlantique, le Conseil régional des Pays de la Loire, la direction de la Semitan, la direction régionale de la SNCF et l'association France Bénévolat.

La préparation et l'animation des débats ont été assurées par Jean Sivardière, aidé des membres du bureau.

La veille du congrès, les congressistes ont pu participer à trois visites techniques dans l'agglomération nantaise :

- dans le nord avec en points d'orgue le tram-train Nantes-Chateaubriant et l'autocar départemental « Lila premier », visite pilotée par Marc Lefebvre, Nicolas Poinot et Jean Marie Lavaud ;

- dans le sud pour utiliser le navibus, le « busway » et le nouveau « chronobus » de l'Île de Nantes, visite pilotée par Jean Bernard Lugadet et Gabriel Massuyeu ;
- à Nantes et Saint-Herblain sur le thème transport et aménagement urbain, visite pilotée par Dominique Romann, Gérard Gautier et Marc Peroy.

Diverses expositions ont été présentées dans le hall de la Manufacture : propositions de la FNAUT Pays de la Loire et de l'ANDE, camions et insécurité routière (Jean-François Denoyer), anciens autobus (association « Omnibus »), éducation au transport (projet « Mobilus » de Nantes Métropole et Ecopôle).

Le samedi, les congressistes ont été accueillis par Johanna Rolland, présidente de Nantes Métropole, et Jacques Auxiette, président du Conseil régional.

En fin d'après-midi, ils ont été reçus par Catherine Touchefeu, adjointe à la maire de Nantes et Bertrand Affilé, vice-président de Nantes Métropole.

Une cérémonie animée par Jean-Bernard Lugadet était ensuite organisée par l'ANDE en reconnaissance aux pionniers du tramway nantais (la première ligne a été mise en service dès 1984). Puis les congressistes ont partagé un dîner festif au « Lieu unique ».

Le dimanche après-midi, à l'issue d'un congrès très réussi, ils ont pu suivre une visite organisée du centre historique de Nantes.

Débats du congrès

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

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

Rapport de conjoncture et motion générale

Une analyse de la politique des transports des gouvernements Ayrault et Valls, effectuée en toute indépendance en se basant sur des faits précis et non sur des considérations partisans, a été présentée : au nom du bureau, Jean Sivardière a lancé un cri d'alarme face au manque d'intérêt du gouvernement pour les transports et l'environnement, son absence de vision à long terme et son extrême sensibilité aux lobbies.

Soumises à l'avance aux associations et enrichies grâce aux commentaires reçus, cette analyse et la motion ont été adoptées à la quasi-unanimité (un vote contre et une abstention) par les congressistes, qui ont ainsi exprimé leur déception et leur profonde inquiétude face à la politique suivie depuis 2012.

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

Dialogue avec les élus

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus avait pour thèmes la maîtrise du trafic automobile, la coordination des autorités organisatrices de transports et le financement des transports collectifs dans un contexte budgétaire difficile. Ont répondu à notre invitation : Pascal Bolo, vice-président PS de Nantes Métropole chargé des transports et président de la Semitan ; Bruno Caillabet, directeur Déplacements, représentant le Conseil général de la Loire Atlantique ; enfin Gilles Bontemps, vice-président PC du Conseil régional des Pays de la Loire, chargé des transports.

Débat sur les trains Intercités

Préparé et animé par Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, le débat du samedi après-midi était consacré à l'avenir des trains Intercités. L'absence de la SNCF, invitée, a été regrettée. David Herrgott, doctorant en aménagement et transport, a présenté un exposé sur l'économie des trains Intercités, puis Claude Steinmetz, directeur ferroviaire France chez Transdev, a donné le point de vue d'un opérateur privé sur les possibilités de développer l'offre Intercités.

Tickets verts et rouges

Le congrès a par ailleurs, à l'issue d'une discussion traditionnellement très animée, attribué ses prix - Tickets verts et Tickets rouges - dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique politicienne et en s'efforçant de mettre en évidence la diversité des préoccupations de la FNAUT.

Vie interne de la FNAUT

Le dimanche matin, les réseaux thématiques de la FNAUT se sont réunis et ont fait le point sur leurs activités : les ateliers ont été animés par Jean Macheras (déplacements urbains), Jean-François Troin (LGV et TGV), Jean Lenoir (Intercités et auto/train), Christian Broucaret (TER) et Patrick Marconi (fret).

Exposés et conclusion du congrès

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

Fabrice Eymon, qui a succédé récemment à Jacques Michaux à la présidence de la FNAUT Pays de la Loire, a présenté les actions et les succès de cette fédération régionale. Gisèle Di Biagi a montré comment l'association Atout Tram essaie de sauver le projet de tramway d'Avignon dans un contexte politique local particulièrement consternant. Jérôme Rebourg, président de l'Association contre le contournement autoroutier de Chambéry, a montré l'intérêt écologique du projet Lyon-Turin et dénoncé l'attitude des opposants. Marc Debrincat a présenté son travail d'administrateur de la SNCF et commenté les activités et les projets du service juridique de la FNAUT qu'il dirige. Enfin Jean Sivardière a conclu le congrès par quelques réflexions sur la situation présente et l'avenir de la FNAUT : organisation interne de la fédération ; pertinence de nos enquêtes, études et expertises ; projets d'interventions auprès des décideurs politiques, des médias et du grand public.



Tramway 1, arrêt Manufacture

Ouverture du congrès



Johanna Rolland
maire de Nantes

La question des transports est au cœur des projets nantais. Hier, le maire Alain Chenard a été un précurseur, un visionnaire. Grâce à lui, le tramway a structuré la ville et le mode de vie nantais, et a été un moteur de la cohésion sociale car il dessert des quartiers populaires, il est essentiel pour l'emploi et la liberté.

Le réseau de TCU nantais est le numéro 2 en province après Lyon, c'est une base solide pour poursuivre une politique de développe-

ment durable. Le succès du Busway a dépassé les attentes et nous avons créé 7 lignes de Chronobus. Nantes a participé à la réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant. Un Busway électrique est envisagé.

Aujourd'hui, le mot d'ordre est interconnexion et intermodalité. Il faut passer d'un réseau en étoile à un réseau en araignée. La métropole doit travailler en réseau avec ses territoires périurbains et ruraux.

Le transport est au cœur de la transition numérique et énergétique. Nous avons un temps d'avance et nous voulons le garder en innovant avec les associations en mettant en place une conférence des usagers de l'espace public pour construire ensemble la ville de demain. Nous voulons doubler la part modale du vélo et favoriser une ville apaisée, aux courtes distances.



Jacques Auxiette
président du Conseil Régional
des Pays de la Loire

Je suis heureux de vous accueillir, à la fois en tant que président du Conseil régional des Pays de la Loire et président de la Commission Transports de l'Association des Régions de France. Nous avons, FNAUT et ARF, beaucoup de préoccupations communes. Nous ne sommes pas toujours d'accord, loin de là, mais je ne perds jamais de vue que l'expression des usagers doit être au cœur des préoccupations des élus. La FNAUT compte parmi les partenaires incontournables de toute politique des transports publics.

L'absence de stratégie de l'Etat - Notre première préoccupation partagée, et à mon sens la plus importante, concerne l'action de l'Etat. Comme la FNAUT, j'ai beaucoup plaidé, lors des débats sur la réforme ferroviaire, pour un renforcement de l'Etat stratège, c'est-à-dire de la Nation et de ses représentants les Parlementaires, qui doit définir une véritable politique des transports publics. J'ai défendu l'idée d'une loi de programmation et l'éla-

boration d'un schéma national des services ferroviaires. Force est de constater que l'écoute du gouvernement et du Parlement n'a pas été entière, je le regrette. La politique des transports souffre en France d'un manque de vision et de cohérence. Je l'ai dit la semaine dernière directement au secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies. Les exemples sont nombreux.

L'incohérence d'une priorité routière - En premier lieu, les attermoissements sur l'écotaxe et le péage de transit, les dispositions récemment annoncées en faveur des concessionnaires autoroutiers, ou encore la libéralisation non encadrée du transport par autocar, peinent à mes yeux à trouver cohérence avec l'action résolue du gouvernement, que je soutiens, en faveur de la transition énergétique et des transports publics.

La Commission européenne a publié une étude sur le financement du rail. C'est la France qui finance le plus faiblement son réseau ferré de tous les pays d'Europe. Un financement par les seuls usagers est impossible, une aide publique est indispensable.

Les collectivités territoriales ne sont pas compétentes en droit pour financer le réseau ferré. Il faut éviter un réseau à deux vitesses, l'un financé par l'Etat, l'autre avec moins de moyens par les Régions. Le coût du ferroviaire est trop élevé en France.

L'abandon des trains Intercités – De la même manière, l'abandon inexorable des trains TET interroge fondamentalement les choix d'aménagement du territoire à l'échelle nationale, mais aussi la capacité politique de l'Etat à exercer son rôle de tutelle sur la SNCF. Est-ce à la SNCF de décider seule l'avenir de ces trains en fonction de ses seules contraintes économiques ? Je ne le crois pas.

J'ai proposé au ministre d'engager un travail approfondi avec les Régions sur ce sujet. Il m'a annoncé qu'il va mettre en place une commission pluraliste dont la présidence sera confiée à Philippe Duron, pour lequel j'ai beaucoup d'estime, mais je ne crois pas que ce type de commission doive se substituer au pouvoir politique.

Le délabrement du réseau ferré – Ce qui nous touche le plus, Régions et usagers, dans notre quotidien, c'est l'état de délabrement du RFN. Nous payons aujourd'hui les choix politiques de Nicolas Sarkozy en faveur de la réalisation simultanée de 4 LGV. Toutes les ressources sont mobilisées pour la réalisation de ces projets, au détriment du reste du réseau et des trains du quotidien.

Souvent la Cour des Comptes renvoie la responsabilité sur les élus locaux qui se battent pour le développement de leur territoire. Mais ils ont été élus aussi pour cela. L'arbitrage relève ensuite de l'Etat au regard d'une politique nationale. L'ancien Président a fui ses responsabilités et n'a rien arbitré. Nous en paierons les conséquences jusqu'en 2017, d'après RFF.

Le manque de confiance dans les Régions – Au-delà de ces incohérences ou de cette absence de stratégie, il y a encore de la part de l'Etat, et notamment de sa technocratie, un manque de confiance dans la décentralisation et dans les Régions. Les choses évoluent peu à peu, mais le débat sur les compétences et les ressources données aux Régions pour mener à bien leur rôle d'AOT illustre bien cette situation.

Quid d'une réelle liberté de fixer le prix des billets ? d'un versement transport régional ? de dotations suffisantes dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions ? Et, osons le dire, de l'expérimentation de l'exploitation du TER en délégation de service public ?

Le besoin d'une nouvelle stratégie intermodale – Nous sommes à un moment crucial qui impose à tous de repenser une stratégie et un équilibre économique global des transports publics, et en premier lieu du système ferroviaire, à l'aune de l'intermodalité, compétence confiée aux régions par la loi.

En effet, les nouveaux services de mobilité comme l'autocar, le covoiturage et l'autopartage peuvent et doivent être complémentaires des transports publics structurants. Cela implique d'éviter la concurrence avec le rail, les pertes de recettes pour les Régions, l'absence d'encadrement, le désaisissement des élus au profit des opérateurs et des entreprises privées. Il faut une régulation et une stratégie intermodale, partagées entre l'Etat, les collectivités locales et les entreprises.

La croissance par les projets – Mais il ne s'agit pas que d'élaborer des stratégies. En période de crise, investir dans les infrastructures de transport est un formidable accélérateur de croissance et de création d'emplois. Comment créer de la croissance sans projets ? Depuis 2009, la Chine a investi 1000 milliards de dollars dans ses infrastructures. Nous faisons la preuve tous les jours de notre action résolue, en Pays de la Loire, pour mettre en œuvre des projets. Et parfois, même si j'assume certains désaccords avec la FNAUT, j'aimerais entendre la voix des usagers qui profiteront demain d'infrastructures performantes, et pas seulement celle des éternels opposants.

Les projets d'aujourd'hui et de demain – Nous nous sommes battus pour rouvrir Nantes-Châteaubriant (250 millions en infrastructure et matériel), et nous nous battons encore tous les jours contre Alstom et la SNCF pour que le service s'améliore. Mais quelle autre Région peut s'enorgueillir d'un tel projet depuis 30 ans ? Nous nous sommes battus pour refaire les voies Nantes-Pornic/Saint Gilles, nous avons même avancé l'argent pour l'Etat, les Départements, et forcé la main de RFF avant la négociation du CPER. Et les travaux sont en cours.

Nous nous sommes battus aussi pour imposer la virgule de Sablé. Et je veux rendre hommage à l'action de la FNAUT qui a défendu cette idée dès l'origine. Ce tronçon de 4 km raccordant les LGV Nantes-Paris et Rennes-Paris permettra, par exemple, de relier Laval à Nantes en 1h21 au lieu de 2h15 et Angers à Rennes en 1h25 au lieu de 2h11.

Il y a aussi les projets de demain, sur lesquels nous sommes plus éloignés : NDDL, A831, LNOPBL. J'assume nos divergences, même si parfois je m'en étonne. Ces projets ont à mes yeux une grande cohérence : renforcer la place de la Région dans les échanges nationaux et internationaux, on ne peut prendre le risque de l'isolement géographique et du repli sur soi ; être des leviers de développement économique des territoires ligériens et créer de l'emploi ; renforcer l'attractivité déjà forte de Nantes et Rennes. Et ils ont tous un mérite sur lequel nous devrions pouvoir nous accorder : améliorer la qualité de vie des usagers et des habitants.

La Région poursuit résolument son intervention en faveur des déplacements quotidiens. Mais on ne peut pas seulement « vivre local ». Le rôle des élus est aussi de voir loin, en durée comme en distance.

Au-delà de ces exemples contestés, je souhaite terminer par une réflexion sur l'exercice des responsabilités en réaffirmant les principes fondamentaux qui fondent notre démocratie : la séparation des pouvoirs, l'Etat de droit. Il faut s'interroger sur le respect de la loi et des libertés fondamentales lors des contestations. Il faut aussi construire en France.

Tickets verts et tickets rouges

A l'issue d'une discussion traditionnellement très animée, le congrès a attribué ses prix - Tickets verts et Tickets rouges - dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique politicienne et en s'efforçant de mettre en évidence la diversité des préoccupations de la FNAUT.

Tickets verts



- **La Communauté d'agglomération du Grand Besançon**, et son président Jean-Louis Fousseret, maire PS de Besançon, pour l'introduction innovante et courageuse du tramway dans une agglomération de taille moyenne. Cette introduction a été rendue possible par la recherche systématique d'une réduction des coûts, sans affecter la qualité du service offert aux usagers et des aménagements urbains. Elle démontre que la pertinence du tramway n'est pas limitée aux grandes agglomérations.

- **Les régions Aquitaine, Centre, Franche-Comté, Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur**, pour leur politique de réouvertures de lignes ferroviaires régionales, qui va à l'encontre de la politique de contraction du réseau ferroviaire favorisée par l'Etat. Les lignes dont la réouverture est effective ou engagée sont respectivement : Oloron-Bedous (dans la perspective de la réouverture de Pau-Canfranc), Chartres-Voves (première phase de la réouverture de Chartres-Orléans), Belfort-Delle, Nantes-Châteaubriant et Avignon-Carpentras.

Coups de chapeau

En complément de ses tickets verts, la FNAUT a donné deux « coups de chapeau » pour attirer l'attention sur des élus qui ont été capables de changer d'avis sur le tramway.

- **Jean Germain**, ancien maire PS de Tours et président de la communauté d'agglomération Tours Plus, est passé du scepticisme à la reconnaissance de la pertinence du tramway et a mis en place de manière exemplaire le tramway de Tours.

- **Joël Bruneau**, maire UMP de Caen et président de la Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer. Après plusieurs mois de réflexion, la nouvelle équipe municipale a changé d'orientation et a décidé de remplacer le TVR par un vrai tramway, plus fiable et de plus grande capacité, au lieu de prolonger au maximum sa durée de vie comme cela a été décidé à Nancy par le maire André Rossinot. C'était la solution de bon sens défendue par Philippe Duron, ancien maire PS.

Des élus appréciés

Jean-Paul Chanteguet, député PS de l'Indre et président de la Commission Développement durable de l'Assemblée nationale, a courageusement défendu le projet d'écotaxe poids lourds et plus généralement le principe de la fiscalité écologique : « parler d'écologie punitive, c'est faire de la démagogie pour justifier l'inaction ».

Raymond Vall, sénateur RDSE du Gers et président de la commission Développement durable du Sénat, défend la réouverture de la ligne Agen-Auch (64 km) au trafic voyageurs et, en première étape, l'accélération du trafic fret que ne permettent pas les travaux d'urgence réalisés par RFF. « Le désenclavement du Gers passe par le rail ».

François Ferrieux, conseiller général PS de l'Oise et président du syndicat mixte des transports de l'Oise, est un promoteur de l'intermodalité dans les zones rurales sous le nom de « mobilité courante ».

L'Association Sud Loire Océan, présidée par Jean-Claude Merceron, ancien sénateur UDF et

vice-président du Conseil général de la Vendée, regroupe des élus. Elle agit depuis 20 ans en faveur de la modernisation des lignes Nantes-Pornic et Nantes-Saint Gilles Croix de Vie.

Les élus des régions Centre et Bourgogne - Ils se battent depuis longtemps pour faire avancer la modernisation de Nantes avec des résultats concrets (électrification de Tours-Vierzon, puis Vierzon-Saincaize) et des demandes pour les prochains CPER pour le dernier tronçon Nevers Chagny (VFCEA). Voilà des régions qui travaillent en commun, pour des projets d'envergure, et qui mettent en place des services interrégionaux comme Tours-Dijon, palliant ainsi le manque d'intercités, mais qui le font intelligemment en mettant bout à bout des services régionaux, ce qui leur coûte peu et attire des passagers..

Le Grand Dijon - En 2008, lors du 16ème congrès de la FNAUT tenu au Mans, un Ticket vert avait été attribué au Grand Dijon qui « mène une politique progressive, cohérente et déterminée de développement des modes alternatifs à la voiture et de maîtrise du trafic automobile ». Il venait de lancer son tramway et de commander du matériel avec Brest.

Cette démarche a été poursuivie par l'introduction de 102 bus hybrides sur un parc total de 171 engins : un moteur diesel est couplé à un moteur électrique, l'énergie électrique est restituée au freinage et une fonction « Stop and Start » coupe le moteur aux arrêts commerciaux ou liés au trafic général. Ces 102 bus et les 33 rames de tramway ont notamment amélioré la qualité du service offert aux usagers, réduit les nuisances sonores subies par les riverains et permis des économies substantielles de carburant. Ainsi le bus n'est pas le parent pauvre du tramway.

Tous ces engins sont entretenus dans un centre construit à partir de matériaux recyclés, autonome et même fournisseur d'énergie grâce aux panneaux photovoltaïques installés sur ses toits. Les eaux de lavage sont recyclées et proviennent de la récupération d'eau d'infiltration dans un parking de la ville. Le chauffage est assuré par géothermie profonde pour le bâtiment administratif et à hauteur de 80% par un système de récupération de chaleur sur un réseau d'eaux usées. A noter aussi l'engazonnement des 3/4 des 20km de lignes de tramway, la piétonnisation de l'axe principal du centre historique, le développement des pistes et trajets cyclables. La tarification est modérée et bien adaptée aux besoins de chacun. (Alain Morino-Ros, FNAUT Bourgogne)

Tickets rouges



- **Brigitte Fouré**, maire d'UMP d'Amiens, et **Alain Gest**, président UMP d'Amiens Métropole.

De manière irresponsable, ces nouveaux élus ont fait échouer un projet de tramway, alors que ce mode de transport a démontré son efficacité dans toutes les agglomérations françaises où il a été réintroduit et où il est immédiatement plébiscité par le public.

Ils l'ont échappé belle

Cécile Helle, maire PS d'Avignon, alliée à **Joris Hébrard**, maire FN du Pontet, et **Jean-Marc Roubaud**, président UMP du Grand Avignon auront droit à un Ticket Rouge lors du 20ème congrès de la FNAUT s'ils font échouer le



projet de tramway d'Avignon. A noter que **Cécile Helle**, qui s'oppose à ce projet, proteste auprès de RFF contre le retard des travaux de réouverture de la ligne Avignon-Carpentras...

Gérard Gazay, nouveau maire UMP d'Aubagne, a abandonné la prolongation de la ligne existante de tramway.

René Souchon, président PS du Conseil Régional d'Auvergne, et **Luc Bourduge**, vice-président Front de gauche, refusent d'inscrire la rénovation des lignes interrégionales récemment fermées ou menacées de fermeture (Clermont-Ussel-Limoges et Clermont - Saint-Etienne) au prochain Contrat

de plan Etat-Région. René Souchon a défendu pendant des années un projet irréaliste de LGV Lyon-Clermont-Limoges. Luc Bourdige déclare : « nous tiendrons compte des alternatives routières ». Gérard Vandembroucke, président PS du Conseil régional du Limousin, et Gilles Pallier, vice-président PS, ont été critiqués pour le même motif à propos de la ligne Montluçon-Eygurande.

D'autres élus épinglés récemment

- **les nouveaux élus municipaux qui ont abandonné des projets de BHNS** (Xavier Bonnefont, maire UMP d'Angoulême ; Gilles Platret, maire de Chalon-sur-Saône ; Jérôme Baloge, maire UMP de Niort ; Antoine Audi, maire UMP de Périgueux) ;

- **Olivier Gacquerre**, maire UDI de Béthune, qui a, dès son élection, transformé la Grand-Place en parking (« avant la piétonnisation de la place, on se garant n'importe où, Béthune vivait ») ;

- **Jean Dumoulin**, maire UDI d'Auray, qui a rouvert à la circulation une place fermée depuis 2007 ;

- **Guillaume Delbar**, maire UMP de Roubaix, qui a rouvert la GrandPlace au stationnement automobile.

- **Jean-Michel Lalère**, maire de Fontenay-le-Comte (divers droite), qui veut transformer la voie ferrée désaffectée Fontenay-Niort en voie réservée aux autocars au lieu de pousser sa réouverture au trafic voyageurs, qu'il estime « impensable » ;

- **Christian Proust**, président du syndicat mixte des transports du Territoire de Belfort, qui s'est opposé à la réouverture de la ligne Belfort-Delle ;

- **Jacques Vernier**, ancien maire de Douai, responsable du fiasco d'Eveole, un bus à guidage magnétique qui a dû être abandonné.

Il est proposé de laisser à la Fédération des Usagers de la Bicyclette le soin de dénoncer les nouveaux élus municipaux anti-vélo (Toulouse, Rouen, Dole, Pau,...).

Eclairages

Besançon : « le tramway autrement »

La mise en service du tramway de Besançon, avec six mois d'avance sur les prévisions, est une réalisation exceptionnelle. Elle démontre que le tramway a un rôle à jouer dans une agglomération de taille moyenne (180 000 habitants dont 117 000 dans la ville-centre) dès lors que les lignes principales de son réseau de bus sont saturées.

Les travaux ont été accélérés pour répondre à l'irritation des commerçants et des riverains. La ligne de 14,5 km (31 stations, 5 parcs-relais) est déjà utilisée par 50 000 voyageurs chaque jour. Elle dessert 40 000 habitants, le pôle santé et les principales administrations du centre-ville. Une rame sur deux dessert le nouveau pôle multimodal d'échanges de la gare Viotte par une antenne.

Le campus universitaire de La Bouloie et de grands équipements sportifs (Palais des Sports, stade Léo Lagrange, piscine Mallarmé), dont la desserte par tramway avait été un temps envisagée, bénéficient d'une desserte de qualité par bus.

Le coût du tramway (254 millions) a été parfaitement maîtrisé : 17 millions/km : record de France ! Le coût observé dans d'autres agglomérations est de 20 à 30 millions/km. Il n'y a pas eu de hausse des impôts locaux. Mais il ne s'agit pas pour autant d'un tramway « low cost » au sens où il offrirait un service dégradé ou serait accompagné d'aménagements urbains bâclés, bien au contraire. Des économies ont été recherchées avec intelligence :

- sur l'essentiel de son parcours, le tramway a été implanté sur la voirie existante, quitte à contraindre la circulation automobile car, selon le maire de Besançon, « le tramway est là pour inciter au report modal » ;

- le mobilier des stations est très sobre, aucune œuvre d'art n'a été commandée pour agrémenter le tracé ;

- les 19 rames en circulation de 5h à 1h du matin (24 m de long, plancher bas, 132 places) ont été construites par l'entreprise espagnole Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) dans son usine française de Tarbes. Selon CAF, « ce matériel ouvre la voie au développement de futurs réseaux de tramways adaptés aux besoins d'agglomérations de taille moyenne ».

On construit au centre-ville un parking souterrain de 330 places, dont 250 publiques et 80 réservées aux résidents de la centaine d'appartements construits en surface, en même temps qu'un centre commercial de 15 000 m². Mais le parking Chamars, situé à proximité, a été ramené de 1 200 places à 360, qui sont désormais payantes.

Le succès du tram de Tours

Dans un contexte difficile (crise économique, opposition de citoyens conservateurs, recours en justice, coûts en hausse), Tours Plus a mené à bien dans les délais son projet de tramway, entré en service en septembre 2013. Un an plus tard, on constate que cette première ligne est un grand succès (55 000 voyageurs/jour, attendus seulement en 2016). Le soin apporté à l'esthétique en fait certainement le plus beau tramway de France que l'on vient « visiter » de loin. L'embellissement de la ville, la meilleure fréquentation des commerces centraux sont évidents et reconnus par les anciens détracteurs du tramway. Le changement de municipalité pourrait être fatal à l'extension du réseau. Une raison de plus pour rendre hommage à ceux qui en ont créé le premier maillon. (Jean-François Troin, ADTT Tours)

Les réouvertures de lignes

Oloron-Bedous

La ligne Pau-Oloron ayant été modernisée récemment à la plus grande satisfaction des voyageurs (FNAUT Infos 230), la réouverture d'Oloron-Bedous (25 km), fermée au trafic voyageurs en 1980 et au trafic fret en 1985, est la deuxième étape de la réouverture intégrale de la ligne internationale Pau-Canfranc-(Saragosse) dont on parle depuis sa fermeture en 1970. Les travaux ont été lancés fin septembre 2014, le financeur unique est la Région Aquitaine (100 millions d'euros) : « le fer, pas la route », dit Alain Rousset, président PS du Conseil régional.

Chartres-Voves

La réouverture de la ligne Chartres-Voves (Tours) au trafic voyageurs est réalisée dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2007-2013 (le trafic fret a subsisté sur cette voie unique de 25 km). La Région Centre y a investi 70 millions d'euros et l'Etat 1,25 million. C'est la première étape de la réouverture de la ligne Chartres-Orléans. Chartres est le seul chef-lieu de la Région sans lien ferré avec Orléans.

Belfort-Delle

La réouverture de cette ligne internationale de 22 km fermée en 1992 répond à un triple objectif : rétablir un lien entre la France et la Suisse, offrir un accès à la LGV Rhin-Rhône en gare de Belfort-Montbéliard TGV depuis Belfort et depuis la Suisse, enfin desservir les localités riveraines. L'opération coûte 110 millions d'euros, elle a été poussée par certaines collectivités locales et nos voisins suisses, mais la réouverture, annoncée initialement pour 2011, est aujourd'hui prévue seulement en 2018.

Nantes-Châteaubriant

Depuis sa réouverture début 2014, cette ligne de 64 km fermée en 1980 est parcourue par un tram-train, mais sans pénétration du réseau nantais de tramway et sans coexistence avec des TER puisque la ligne Nantes-Rennes est coupée à Châteaubriant, ce qui isole la ligne Nantes-Châteaubriant du réseau national. Néanmoins les usagers sont insatisfaits de la qualité du service, le matériel roulant étant lent et manquant de fiabilité et de capacité.

Avignon-Carpentras

La réouverture, réclamée depuis longtemps par la FNAUT-PACA, a été réalisée dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2007-2013 pour faire face à la saturation routière. La ligne, fermée au trafic voyageurs en 1938 entre Sorgues et Carpentras (16 km), sera parcourue à 120 km/h par 19 AR/jour en 30 min, certains étant prolongés jusqu'à Avignon-TGV grâce à la « virgule » de 1,5 km mise en service en 2013. 4 000 voyageurs/jour sont attendus. Neuf passages à niveau sur 12 ont été supprimés pour respecter la « directive Bussereau », ce qui a augmenté le coût de la réouverture. L'agglomération de Carpentras compte 70 000 habitants.

Clermont / St-Étienne, le bus devant le train

La Montagne, 6-11-2014

BHNS pour bus à haut niveau de service. C'est ce type d'autocars que la SNCF va mettre en service entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne. Ce sera effectif le dimanche 14 décembre, date d'entrée en vigueur des horaires d'hiver.

Prises électriques, wifi, journaux et vélos

Equipés de prises électriques, bénéficiant du wifi, disposant d'un kiosque à journaux et d'un coffre pour vélo, ces bus (à raison de deux allers-retours quotidiens) mettront 1h40 pour rallier les deux villes. Soit une heure de moins que le train. Malgré tout, les deux liaisons ferroviaires quotidiennes seront maintenues. « Compte tenu des contraintes techniques avec une voie à sens unique et une vitesse limitée, on ne pouvait pas faire autrement », souligne Josette Chastel, directrice de production TER Auvergne. Si les deux trains sont maintenus, poursuit-elle, « c'est pour maintenir l'offre périurbaine sur Clermont, Thiers et Saint-Étienne ». Zone où la fréquentation est la plus importante.

Et de conclure sur le sujet en précisant : « Cette décision a été prise en concertation avec l'Auvergne et Rhône-Alpes qui ont validé ce choix ». Pour le TER Lyon-Clermont sans arrêt - deux heures de trajet - il faudra patienter au moins jusqu'aux horaires d'été. La difficulté étant de trouver un bon créneau horaire, notamment sur l'arrivée à la gare de La Pardieu au trafic déjà bien surchargé.

Un bus pour Volvic à 17h30

Des bus, il y en aura aussi sur la ligne Clermont-Volvic-Le Mont-Dore. Mais uniquement sur la portion Volvic-Le Mont-Dore. « On reste sur des trains entre Clermont et Volvic », résume Josette Chastel. À une exception près : le train Clermont-Volvic de 17h30 sera avancé à 16h50. « Dans ce créneau horaire, il est difficile de rajouter des trains. Il y aura donc un bus qui partira à 17h30 de Clermont pour desservir Volvic et Le Mont-Dore », explique Josette Chastel. Il partira de la gare et, en accord avec le SMTC, il s'arrêtera à La Rotonde et à Durtol aux arrêts des bus T2C.

Sinon, pas de changement notable mais la création d'un aller-retour supplémentaire sur la ligne Clermont-Vic-le-Comte avec un départ de Clermont à 17 heures. Enfin, conclut Josette Chastel, « il y aura une adaptation sur la grille horaire entre Le Puy et Saint-Étienne sans que cela génère d'importants changements horaires ».

Pour rappel, c'est la Région qui finance les TER. Pour 2014, la convention d'exploitation de ces trains s'élève à 105 millions d'euros. S'ajoutent divers investissements comme l'achat des rames. De nouvelles arriveront en 2016.

Rapport de conjoncture

Service public de transport et environnement : la FNAUT lance un cri d'alarme



Butoirs en gare de Châteaubriant

Avertissement

Ce rapport de conjoncture concerne l'action de l'Etat depuis mai 2012, et non celle des collectivités territoriales.

Il ne traite que des secteurs des transports, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, non de la politique d'ensemble de l'Etat.

Il a été élaboré en toute indépendance, en dehors de toute préoccupation idéologique ou partisane : la FNAUT s'attache aux décisions, non à ceux qui les prennent ou à leurs étiquettes politiques.

Enfin, si ce rapport est très critique pour la gauche, la FNAUT a aussi critiqué l'action de la droite entre 2002 et 2012. Rappelons, à titre d'exemple de décision particulièrement affligeante, le transfert, par François Fillon, des 435 millions d'euros prévus pour le tram-train de La Réunion sur le projet invraisemblable de Nouvelle Route du Littoral (FNAUT Infos 207, 220 et 228).

Un mauvais départ

Il se confirme que la gauche ne s'intéresse pas aux transports, un secteur crucial, complexe, conflictuel, dont l'impact environnemental est lourd, où les résistances au changement sont fortes et où seules des mesures impopulaires peuvent être efficaces.

Son arrivée au pouvoir n'a été précédée d'aucune réflexion de fond, d'où des décisions prises de manière improvisée, sans ligne directrice, sans vision à long terme : les banalités sur le service public et l'inévitable développement durable ne suffisent pas.

Sans idées, le gouvernement Ayraut a mis en place de multiples commissions pour lui en fournir sur des sujets qui auraient pu faire l'objet de décisions rapides s'ils avaient été étudiés en amont : grandes infrastructures, sécurité routière, gouvernance ferroviaire, fiscalité écologique, décentralisation, ... La FNAUT n'a pas été invitée à faire partie de ces commissions, alors qu'elle avait des idées originales à défendre.

Une illustration frappante de cette absence de ligne directrice a été donnée par la baisse des taxes sur les carburants automobiles intervenue pendant le dernier trimestre 2012 : plus de 500 millions d'argent public (et non 300 comme annoncé par

Pierre Moscovici, alors ministre de l'Economie, qui ne pouvait en ignorer le coût exact) ont été gaspillés de manière consternante par cette décision démagogique qui a donné un signal-prix dangereux à l'opinion, et d'une rare stupidité, puisqu'à l'époque le prix des carburants était déjà bas.

Les transports oubliés

Autre conséquence de l'impréparation de la gauche, son incapacité à remettre en cause les choix précédents, en particulier en matière d'infrastructures. Pas question d'abandonner des projets aussi irrationnels que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le canal Seine-Nord, la LGV Poitiers-Limoges ou la Nouvelle Route du Littoral.

Enfin les transports sont systématiquement oubliés lorsque de grandes réformes sont mises en chantier :

- le projet de loi sur la transition énergétique ne concerne que la voiture électrique et ignore totalement les alternatives à l'automobile, à l'avion et au camion : un comble !
- le redécoupage régional est conçu sans la moindre référence aux flux de déplacements de personnes et de fret.

Des lobbies qui font la loi

Le manque d'intérêt de la gauche pour les transports explique aussi sa grande faiblesse devant les nombreux lobbies conservateurs qui se manifestent pour bloquer les réformes nécessaires sans souci de l'intérêt général.

La liste est longue : associations d'automobilistes qui refusent toutes les contraintes, transporteurs routiers auxquels on cède avant même qu'ils ne bloquent les routes, artisans taxis, constructeurs automobiles, sociétés autoroutières, autocaristes, direction de la SNCF qui a imposé son schéma de réforme ferroviaire et mise sur une croissance externe au détriment du rail français, syndicats de cheminots qui refusent d'admettre qu'en Allemagne, une concurrence interne au ferroviaire a développé le service public et l'emploi cheminot, entreprises de travaux publics, patronat qui refuse le « versement-transport interstitiel », compagnies aériennes qui ne veulent pas entendre parler de taxation du kérosène, bonnets

rouges soutenus explicitement par la Ministre de l'Écologie, grands élus associant sans nuances infrastructures et développement économique.

Cette faiblesse mène à des décisions incohérentes, démagogiques, contraires à la transition énergétique et ruineuses pour l'État : l'abandon de l'écotaxe en est l'exemple le plus affligeant.

Pendant ce temps, le mouvement associatif est ignoré, même lorsqu'il fait des propositions de bon sens et sans impact financier notable : ainsi la FNAUT n'a pu obtenir l'obligation, pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants, de mettre en œuvre des plans de déplacements urbains...

Des contradictions qui s'accumulent

Deux ans et demi après son arrivée au pouvoir, la gauche n'a dégagé aucune ligne directrice dans sa politique des transports et accumule au contraire les contradictions qui rendent son action incompréhensible.

Le gouvernement refuse d'introduire la concurrence régulée (qui a pourtant fait ses preuves en Allemagne) dans le secteur ferroviaire, mais il s'apprête à l'introduire dans le transport routier de voyageurs et, qui plus est, sans régulation entre train et autocar.

Il parle encore un peu d'égalité (selon l'expression à la mode) des territoires mais, oubliant son rôle régalién, il souhaite ne gérer que les trains Intercités les plus rentables et cherche à « refile » les autres aux Régions, qui n'ont pas les moyens d'assurer leur pérennité : c'est de l'aménagement du territoire à l'envers.

Il parle de transition énergétique, mais il augmente le taux de TVA sur les transports publics et abandonne piteusement le projet d'écotaxe.

Il autorise les camions de 44 tonnes et laisse se détériorer 2 500 km de lignes capillaires fret malgré les protestations des industriels, ce qui rejette le trafic sur la route (y compris des matières dangereuses) tout en affirmant que le trafic routier de fret doit être maîtrisé.

Et quand le Chef de l'État parle de « cesser la guerre faite aux générations futures » et de « colorer le quinquennat », la Ministre de l'Écologie sabote l'écotaxe et va jusqu'à proposer de rendre les autoroutes gratuites.

Le service public menacé

Refusant la suppression des niches fiscales anti-écologiques et la mise en œuvre d'une fiscalité écologique soi-disant punitive, le gouvernement se prive des moyens nécessaires à une politique ambitieuse d'investissements de transports urbains et ferroviaires (alors que les pays européens voisins relancent leurs investissements de transports collectifs).

Les transports collectifs sont de plus en plus saturés dans les zones denses et restent sous-développés dans les zones périurbaines et rurales. Les Français les plus pauvres, captifs des transports collectifs, en subissent les conséquences.

Une dégradation très sensible du service public ferroviaire est déjà observée : transferts sur route de services TER et Intercités, fermetures de lignes régionales et interrégionales.

La libéralisation « sauvage » des services interrégionaux d'autocars, engagée sans recherche d'une complémentarité entre train et autocar, menace les services Intercités par écrémage.

Le grand retour de la route

Le plan de relance autoroutier (3,5 milliards d'euros) va stimuler le trafic routier au prix d'une prolongation des concessions en cours : solution de facilité qui va priver l'État de recettes futures.

Il réintroduit les travaux routiers dans les Contrats de plan État-Régions (« la route n'est plus tabou ») et fait pression sur les Régions pour qu'elles y participent largement, au détriment du réseau ferré classique.

Et des projets autoroutiers sont prévus même en milieu urbanisé : A45, A31 bis, GCO de Strasbourg, Nouvelle Route du Littoral à La Réunion, ... alors que la saturation des voiries existantes est due essentiellement à la pénurie de transport collectif local et régional.

Un triple échec

Certes la gauche a eu à affronter un contexte économique difficile. Certes elle a pris certaines décisions positives. Mais globalement, son échec, dont l'abandon de l'écotaxe est le plus révélateur, est patent.

Echec social : le service public de transport commence à se dégrader, y compris en milieu urbain (Nancy) ; la sécurité routière est négligée.

Echec économique : les secteurs industriels liés aux transports se portent mal : rien n'a été fait en vue d'une reconversion partielle de la construction automobile, et l'industrie ferroviaire n'a aucune visibilité (matériel roulant).

Enfin échec écologique : sous le prétexte trompeur de protéger les plus faibles, le refus d'une fiscalité écologique empêche de financer les nombreux investissements, grands et modestes, indispensables pour répondre à la demande croissante de transport public et provoquer les changements de comportements souhaitables.

Une réorientation urgente

Les gouvernements Ayraut et Valls n'ont pas su faire des choix nets et compréhensibles, intégrer les demandes sociales et les contraintes environnementales (nuisances routières et aériennes, dérive climatique) et énergétiques (facture énergétique, dépendance pétrolière), adopter une nécessaire vision européenne des transports.

La FNAUT demande donc au gouvernement de refonder d'urgence sa politique, qui menace très sérieusement le transport collectif au moment où la demande du public est croissante, et qui contribue à la dégradation de l'environnement local et global.

Le temps des colloques est passé. On sait très bien ce qui doit être fait, il suffit souvent de copier nos voisins européens. Il est urgent de changer de cap et d'agir car les décisions actuelles ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Des décisions pertinentes mais incomplètes... et des décisions régressives qui dominent largement



La FNAUT ne pratique pas la critique systématique ! Elle a analysé point par point les décisions des gouvernements Ayrault et Valls afin de repérer les décisions positives et les décisions négatives.

Infrastructures

Le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), élaboré par le gouvernement Fillon à la suite du Grenelle de l'environnement, n'était qu'un catalogue incohérent, sa révision était inéluctable. Les travaux de la commission Mobilité 21 ont débouché sur des recommandations rationnelles (donner la priorité à la rénovation et à la modernisation des infrastructures existantes), mais sans ambition car reposant sur l'hypothèse très contestable d'un tarissement des possibilités de financement : alors qu'il fallait, logiquement, préciser les besoins de mobilité puis dégager les crédits nécessaires, on a cherché à adapter les projets aux crédits existants.

Mais au lieu d'abandonner des projets d'un autre âge, nocives pour l'environnement et sans fondement économique (autoroutes, aéroport de NDDL, canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges, gares TGV exurbanisées), les gouvernements Ayrault et Valls ont au contraire reporté de grands projets porteurs d'avenir : TCSP urbains, VFCEA, LGV Montpellier-Perpignan, POCL...

Les autoroutes maintenues sont soit des autoroutes de liaison inutiles telles que l'A831 qui saccagerait le marais poitevin, soit des autoroutes et des rocade autoroutières en milieu urbain (A45 Lyon - Saint-Etienne, A31 bis Toul-Luxembourg, contournements autoroutiers de Marseille, Lyon et Strasbourg, Nouvelle Route du Littoral à la Réunion), confirmées alors que la saturation des infrastructures existantes est due principalement au trafic local ou régional et donc au sous-développement des transports collectifs de proximité.

Tout en poussant les Régions à investir sur la route dans le cadre des Contrats de plan Etat-Régions, l'Etat négocie avec les sociétés autoroutières la réalisation de 3,5 milliards d'euros de travaux en échange d'une prolongation de leurs juteuses concessions.

Cependant les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et de tunnel transfrontalier Lyon-Turin semblent confirmés (les travaux préparatoires du projet Lyon-Turin, indispensable à un report du trafic international de fret sur le rail, ont été poursuivis), alors que les projets d'autoroute A51 Grenoble-Sisteron, de rocade de Chambéry et de deuxième aéroport de Toulouse semblent abandonnés.

Sécurité routière

Le gouvernement veut ramener la mortalité routière à moins de 2000 morts par an. En 2013, le nombre de tués a été de 3268, soit une baisse record de 10,5 %. Mais la situation s'est dégradée au premier semestre 2014 : une hausse de 7,9 % a été observée. C'est la preuve qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas d'acquis durable et que des mesures plus drastiques sont nécessaires pour endiguer le fléau routier. Or une réduction de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée, recommandée par l'ADEME ou le Conseil national de la sécurité routière, a été rejetée malgré son intérêt sécuritaire (surtout sur les routes) et énergétique (surtout sur les autoroutes). Le gouvernement n'a même pas lancé une campagne en faveur de l'écoconduite, pratique qui apaise et sécurise le trafic.

Piétons et cyclistes

Le Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) a remplacé le Plan Vélo du gouvernement Fillon. Il introduit des mesures favorables aux piétons et cyclistes (modération de la vitesse automobile en ville, extension du double-sens cyclable, expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo, intermodalité train + vélo...). Mais le PAMA n'a été accompagné d'aucun financement et d'aucun échéancier, ce qui en limite la portée.

Transports collectifs

Le taux de TVA sur les transports publics a été augmenté de 7 % à 10 %, alors que le transport collectif est un produit de première nécessité pour une part importante de la population.

La carte Enfant-Famille, une tarification sociale valable sur le TGV, a été discrètement supprimée (la FNAUT avait demandé son extension aux Intercités).

La décentralisation du stationnement urbain et la dépenalisation des amendes vont permettre de renforcer les plans de déplacements urbains et de financer les transports urbains. Mais leur mise en œuvre est reportée à 2016.

Le « versement-transport interstitiel » des entreprises implantées en dehors des périmètres de transport urbain, voté par les députés, a été annulé alors qu'il allait apporter aux Régions une aide utile à l'exploitation du TER.

L'Etat accepte la stratégie de la SNCF, dangereuse pour l'avenir du rail, consistant à élaguer les activités ferroviaires déficitaires : TER sur les petites lignes (alors que les transferts sur route poussent les usagers vers la voiture, partagée ou non), Intercités, et même TGV sur les lignes classiques. Les dessertes ferroviaires se dégradent : suppressions de personnel (guichetiers, vendeurs en ville, contrôleurs), transferts sur route.

L'avenir des dessertes Intercités est compromis par les ralentissements, les fermetures de lignes, la vétusté du matériel roulant, la mauvaise qualité de service de la SNCF, une gouvernance inadaptée et la libéralisation du transport par autocar à longue distance. La taxe autoroutière qui contribuait au financement de Intercités a été divisée par 2, elle est aujourd'hui de 19 millions seulement en 2014.

Transport du fret

Le lancement de l'autoroute ferroviaire Atlantique et le maintien du projet Lyon-Turin sont des points favorables. Mais l'abandon du wagon isolé par la SNCF, le refus de l'écotaxe et l'autorisation générale de circulation des 44 tonnes dérentabilisent le transport du fret par le rail et la voie d'eau, et 1500 km de voies ferrées capillaires sont menacés de disparition à court terme, malgré les demandes pressantes des industriels.

Réforme ferroviaire

La loi présentée par le gouvernement Valls et votée par le Parlement le 4 août 2014 donne à l'Etat le rôle de pilote de la politique ferroviaire, mais sans obligation. Elle entérine judicieusement la création indispensable d'un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) mais, afin de satisfaire les syndicats de cheminots, elle ne donne pas à ce GIU (SNCF réseau) une autonomie suffisante par rapport à l'exploitant (SNCF Mobilité). La réforme risque donc de remettre en cause les bonnes pratiques introduites par RFF : cadencement des circulations, rénovation du réseau classique grâce à la hausse de péages. L'intégration des deux EPIC a même été accrue par le Parlement (le pouvoir du régulateur, l'ARAF, a cependant été renforcé). L'adoption de cette formule « à l'allemande » n'a pas évité une grève des cheminots qui a fait perdre plus de 200 millions à la SNCF et découvrir Blablacar à des milliers d'usagers habituels du train...

Aucun mécanisme n'a été mis en place pour apurer la dette ferroviaire et assurer un financement pérenne du rail à un niveau satisfaisant, alors que cet apurement avait été promis en 1997, lors de la création de RFF. L'effort financier de RFF pour moderniser le réseau ferré classique atteint aujourd'hui 2,5 milliards d'euros par an, mais le réseau continue à vieillir.

500 millions d'euros ont été dégagés pour renouveler le matériel Intercités mais rien n'est prévu pour les locomotives, qui sont hors d'âge.

Une exploitation souhaitable des TER et Intercités en délégation de service public, selon le modèle urbain, a été écartée, alors qu'une maîtrise des coûts (coûts unitaires trop élevés et méthodes d'exploitation inadaptées aux faibles trafics) est indispensable.

Ecotaxe

Le projet d'écotaxe poids lourds acté lors du Grenelle de l'environnement a finalement été sabordé, sous l'influence de la ministre de l'Ecologie, comme s'il s'agissait d'un impôt supplémentaire alors que l'écotaxe déchargeait le contribuable d'une partie des coûts du transport routier de fret. Le remplacement de l'écotaxe par une taxe de transit plus anodine n'aurait eu qu'une influence marginale sur les choix des chargeurs, qui n'auraient pas été incités que marginalement à utiliser davantage le rail et la voie d'eau.

En privant l'Etat d'une recette d'environ 500 millions par an, il a un impact financier catastrophique car il remet en cause les investissements de TCSP urbains prévus à la suite du 3ème appel à projets lancé (tardivement) par l'Etat, et freine l'indispensable remise à niveau du réseau ferré dont le vieillissement ne pourra pas être enrayeré.

En définitive, l'abandon de l'écotaxe est punitif pour les usagers des transports, les riverains des grands axes de transit et les contribuables.

Transition énergétique ?

La loi sur la transition énergétique est d'un vide affligeant sur les transports, un secteur dont l'impact énergétique et environnemental est pourtant crucial (il est le premier contributeur français aux émissions de gaz à effet de serre). La voiture électrique, malgré ses limites évidentes, est traitée comme la solution miracle (même si la notion de véhicule propre a été élargie aux véhicules thermiques très faiblement consommateurs).

Tout recours à la fiscalité écologique, déclarée « punitive », est écarté. Le message est pervers : on laisse croire à l'opinion que la transition énergétique est une simple affaire d'ingénieurs chargés de trouver de nouvelles motorisations « durables », qu'il s'agit d'abord de stimuler la « croissance verte », et que le citoyen n'aura ni à payer ni à changer ses comportements.

La loi de finances 2014 a introduit une composante carbone de la TICPE qui se traduira par une hausse de 2 centimes en 2015 du prix du carburant automobile et autant en 2016, mais la différence de TICPE entre gazole et essence est de 20 centimes...

Les niches fiscales anti-environnementales sont pérennisées (non-taxation du kérosène, sous-taxation du gazole aux effets désastreux sur la santé publique,...), ce qui fait perdre une dizaine de milliards d'euros par an à l'État. Compte tenu de la situation budgétaire de l'État et des collectivités territoriales, le refus de la fiscalité écologique mène droit à l'immobilisme en matière d'environnement.

Politique industrielle

L'État veut stimuler une « croissance verte », mais il soutient en priorité la filière automobile, de manière très coûteuse : il aide l'industrie à produire des véhicules électriques,... puis les consommateurs à les acheter. Alors que la voiture électrique n'a qu'un créneau étroit, le véhicule urbain, il ferme les yeux sur une crise structurelle de surproduction liée à la contraction du marché européen. Pendant ce temps, faute de vision à long terme, l'industrie ferroviaire connaît de graves difficultés alors que les besoins insatisfaits (infrastructures et matériel roulant) sont énormes.

Aménagement du territoire

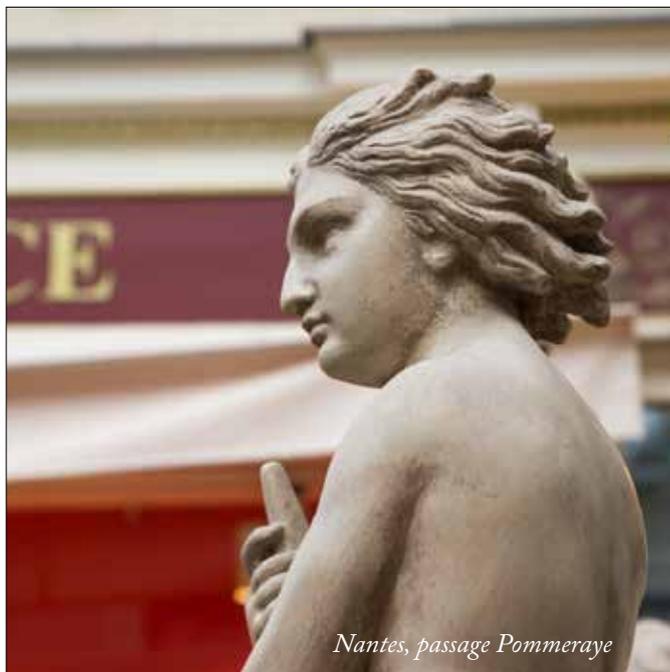
Les intentions (logement social, densification urbaine) sont pertinentes. Cette politique permettrait à terme d'enrayer l'étalement urbain, de réduire la dépendance automobile des ménages modestes et de désengorger les zones urbaines. Mais l'État en reste là.

Le gouvernement se préoccupe beaucoup des grands investissements du Grand Paris, sans parvenir à les pérenniser et à garantir la réalisation simultanée des programmes de rénovation des infrastructures existantes. Aucune politique de soutien aux villes moyennes n'a été mise en place (amélioration des dessertes ferroviaires Intercités).

Décentralisation

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) a transformé les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMD), compétentes dorénavant pour gérer le stationnement, le vélo, l'autopartage, le covoiturage,...mais le périmètre de transport urbain (PTU) n'a pas été élargi à l'aire urbaine.

La création des 12 métropoles est une vraie avancée, mais la loi MAPAM n'a pas clarifié le dispositif administratif, dont la complexité pénalise l'efficacité des transports. Le pouvoir des Régions n'a pas assez été renforcé, la clause de compétence générale de chaque collectivité n'a pas disparu.



Nantes, passage Pommeraye

Réforme territoriale

Cette réforme est improvisée et traitée dans la confusion. Avant de réduire le nombre des régions, il fallait : démontrer que les régions françaises sont trop petites pour peser économiquement (leur taille est, en réalité, dans la moyenne européenne) ; abolir la clause de compétence générale des collectivités territoriales, réduire les compétences des départements et renforcer celles des régions, en particulier dans les transports ; attribuer de nouvelles ressources aux régions pour leur permettre de mieux assumer leurs missions ; tenir compte des flux de personnes et de marchandises dans le redécoupage régional.

Défense des consommateurs

On note un point prometteur avec la création de l'action de groupe.

Depuis le congrès, le Chef de l'État a annoncé, lors de la 3ème conférence environnementale, que la taxe de transit, que l'on croyait abandonnée suite aux déclarations du gouvernement, pourrait cependant être expérimentée en Alsace et en Lorraine. Lors de cette conférence, le Premier ministre a annoncé que les crédits Mobilité des Contrats de Plan État-Régions seraient attribués aux deux-tiers, et non plus à 50 %, à des investissements non routiers.

Le Premier ministre a accepté le tarif unique du passe Navigo en Ile-de-France. La FNAUT Ile-de-France s'est opposée à cette décision démagogique dont la pertinence écologique est très discutable dans une région aussi grande que l'Ile-de-France, et dangereuse pour les usagers qui souhaitent en priorité une amélioration de la qualité des services offerts (investissements de capacité, fréquences plus étoffées).



La FNAUT demande à l'Etat de réorienter sa politique pour relancer les services publics de transport et tenir compte des impératifs écologiques.

Les infrastructures de transport

- Abandon de grands projets inutiles et nocifs pour l'environnement (aéroport de Notre-Dame-des-Landes, Nouvelle Route du Littoral, A 831, autoroutes urbaines, canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges, métros automatiques dans les zones rurales d'Ile-de-France, gares TGV exurbanisées).
- Mise au point d'un schéma volontariste des infrastructures ferroviaires.
- Nouvel appel à projets de TCSP portant sur la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines.
- Rénovation des 2 500 km de lignes ferroviaires capillaires dédiées au fret et menacées de disparition par le manque de moyens financiers de RFF.
- Réorientation des Contrats de Plan Etat-Régions en cours de négociation vers les transports collectifs urbains et ferroviaires.

Gouvernance

- Obligation pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants d'établir un Plan de déplacements urbains visant à une réduction du trafic automobile.
- Autorisation sans conditions de l'expérimentation du péage urbain.
- Obligation pour l'Education nationale d'établir un plan de déplacements concernant les personnels et les élèves, afin de réduire l'accompagnement automobile des enfants.
- Intervention rapide pour maintenir et développer les services ferroviaires Intercités, en évitant en particulier leur mise en concurrence avec des services réguliers d'autocars à longue distance.
- Création d'une instance permanente de concertation entre Etat, SNCF et usagers des Intercités et TGV.

Réglementation routière

- Réduction de 10 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes et autoroutes et lancement d'une campagne nationale pour l'écoconduite.

Fiscalité

- Abaissement du taux de TVA sur les transports publics de 10 % au taux réduit de 5,5 % autorisé par Bruxelles pour les produits et services de première nécessité.
- Correction du barème fiscal kilométrique, qui surestime d'environ 30 % le coût d'usage de la voiture.
- Alignement progressif de la taxation du gazole sur celle de l'essence.
- Taxation du kérosène consommé lors des vols intérieurs.
- Revalorisation de la taxe à l'essieu, pour compenser l'abandon de l'écotaxe et l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes.

Débat avec les élus



Manufacture de Nantes, salle du congrès

Les élus invités de la FNAUT étaient : Pascal Bolo, vice-président PS de Nantes Métropole chargé des transports et président de la Semitan ; Bruno Caillabet, directeur Déplacements, représentant le Conseil général de la Loire Atlantique ; Gilles Bontemps, vice-président PC du Conseil régional des Pays de la Loire, chargé des transports

Le débat s'est déroulé de manière courtoise : un bon exercice de démocratie qui a permis aux intervenants de préciser leur politique de manière instructive, en dehors de toute préoccupation politicienne, et aux militants de la FNAUT de mieux percevoir les difficultés de l'action politique et d'éviter les jugements sommaires.

Faut-il réduire le trafic automobile et comment ?

Pascal Bolo – La politique du tout-voiture a échoué, elle était liée à la segmentation de l'espace urbain, l'erreur a été commise il y a 50 ans. Il faut sortir de l'opposition à la voiture : chacun est contre la voiture mais l'utilise car elle est irremplaçable. Il faut aujourd'hui rééquilibrer les trafics et, pour cela, construire la ville qui le permette, c'est-à-dire articuler, le plus en amont possible, les politiques d'urbanisme, de déplacements et de transports. Donc structurer l'espace urbain, lutter contre l'étalement pour supprimer la deuxième voiture du ménage, densifier pour limiter la longueur des déplacements, autour des lignes de TCU existantes. Promouvoir aussi les modes actifs qui ont fait un bond en avant à Nantes, partager l'espace public : priorités aux TCU, voies piétonnes, zones à trafic limité, limitation de la circulation de transit.

Question - Pourquoi avoir choisi le Busway et non le tramway ?

Le Busway est saturé à certaines heures, mais le tramway était trop cher (franchissement de la voie ferrée). On est encore loin de la fréquentation justifiant un tramway. Un véhicule électrique de 24 m (biberonnage) est à l'étude.

Question - Une deuxième voie ferrée est-ouest pour traverser Nantes ?

Un projet urbain considérable (le deuxième en France après Confluence à Lyon) existe sur l'île de Nantes, difficilement compatible avec la traversée par une voie ferrée. Il faut aménager l'étoile ferroviaire sans le remettre en cause. Le tunnel de Chantenet n'est pas dangereux selon RFF, les règles de sécurité sont respectées et ce n'est pas un goulot d'étranglement.

Question – Va-t-on généraliser le 30 km/h comme à Paris ?

On va dans la même direction d'un apaisement de la circulation, mais sans le dire. Il faut réduire progressivement la vitesse, en étendant les zones 30 et les zones partagées.

Question – Le tram-train pourra-t-il pénétrer le réseau nantais ?

Contrairement à Mulhouse, les gabarits sont différents.



Bruno Caillabet
directeur Déplacements
CG Loire-Atlantique

Bruno Caillabet - Le plan climat énergie départemental prévoit une baisse de 1 % du trafic automobile et une hausse de 2 % de l'usage des TCU d'ici 2025. On peut capter des usagers périurbains autour de Nantes et autour de Saint-Nazaire grâce à des lignes structurantes (telles que la ligne Lila 1 de fréquence 15 minutes et 5 à certaines heures : + 56 % de voyages en un an) et des lignes de rabattement.

En milieu rural, la voiture est nécessaire mais pas forcément en solo : 160 aires de covoiturage ont été mises en place. Enfin le plan Vélo du département a mobilisé un million d'euros pour des aménagements de circuits.

Gilles Bontemps – Je préfère les mesures incitatives aux mesures coercitives. La voiture est utile, et même idéale quand il n'y a pas d'autre mode disponible, mais elle doit être mieux utilisée. En 2040, la population régionale aura augmenté d'un million d'habitants : les transports publics ne pourront pas répondre à cette demande nouvelle. Il faut concevoir ensemble l'urbanisme et le transport, maîtriser l'étalement urbain car il ne disparaîtra pas, améliorer les performances du transport collectif par l'intermodalité physique, informative et tarifaire, enfin développer le covoiturage quand il peut compléter le TC, mais il faut éviter la concurrence avec le TC, c'est un sérieux sujet de préoccupation pour la Région.

Question – Le tram-train pourra-t-il pénétrer le réseau nantais ?

Le matériel est compatible au prix de quelques aménagements de voirie. Mais on cherche d'abord à résoudre les problèmes actuels.

La coordination des autorités organisatrices



Pascal Bolo
vice-président Nantes Métropole
président de la Semitan

Pascal Bolo – Le problème est important, mais Nantes ne croit pas à une AOT unique. Ce sont les élus nantais qui doivent décider pour les transports nantais. Il faut une bonne connexion avec les cars départementaux, mais ils ne doivent pas pénétrer dans le centre-ville, sauf les cars scolaires. Une coordination tarifaire permet d'éviter les distorsions de concurrence entre modes.

Bruno Caillabet – La coordination existe : calculs d'itinéraires, covoiturage, enquêtes ménages. La coordination tarifaire peut être améliorée, la tarification doit être intégrée avec celle de la Région et simplifiée. La coopération avec les services de l'Etat doit être renforcée : le réseau routier est saturé, les cars doivent pouvoir emprunter les bandes d'arrêt d'urgence.

Question – Nantes-Pornic coûte 8 euros en TER et 2,40 euros en car. Est-ce normal ?

En Loire Atlantique, il existe un tarif forfaitaire unique (tarif plat) pour toutes les lignes de cars, le taux de subventionnement est de 84 % contre 72 % pour le TER. C'est plutôt une complémentarité des itinéraires qui est recherchée.

Gilles Bontemps – Les 20 AOT de la région travaillent déjà ensemble pour le site internet Destineo mais il n'y a pas de structure commune, il faut éviter les usines à gaz. Metrocéane est une tarification intermodale. Des études sont menées sur les étoiles ferroviaires (Le Mans, Nantes et bientôt Angers).

Question – Une tarification du TER à 1 euros le voyage est-elle envisagée comme en Région Languedoc-Roussillon ?

Non, la Région n'en a pas les moyens, il ne faut pas faire de démagogie et il faut garder une cohérence nationale. Les clients sont à 40 % des occasionnels, pour lesquels les tarifs sont élevés. Il existe une carte régionale à 25 euros / an pour les jeunes, son introduction a eu peu d'effet sur la fréquentation car le covoiturage est plus attractif.

Le public recherche d'abord une disponibilité du TER à toute heure. Une coordination tarifaire a été établie avec la Bretagne : les tarifs pays de la Loire ont été relevés régulièrement pendant 7 ans.

Question – Quid de la coupure de la ligne Nantes-Rennes à Châteaubriant ?

La Région s'intéresse aux lignes interrégionales. Pour Nantes-Bordeaux, les collectivités ont fait bloc contre RFF pour garder la double voie et ont participé au financement des études. Mais comment financer les travaux ? Pour Nantes-Châteaubriant, le problème posé était celui de l'insertion de cette ligne fermée depuis 34 ans dans l'agglomération nantaise : habitations nouvelles, croisement avec la circulation.

D'où le choix du tram-train. 11 PN ont été supprimés, 29 autres ont été conservés par dérogation à la circulaire Bussereau. Les correspondances pour Rennes ont été ajustées avec la Région Bretagne, mais la ligne entre Châteaubriant et Janzé est menacée.



Le financement

Pascal Bolo – Personne n'accepte une hausse des impôts donc, pour éviter une diminution de l'offre, il faut la rationaliser, d'où la création des chronobus et l'augmentation des interstations de 400 m à 500 m : la clientèle augmente, les détours des lignes sont contre-productifs (cette politique a été initiée par Jean-Marc Ayrault). On augmente les tarifs tout en ayant une tarification sociale : la fréquentation n'est pas corrélée aux tarifs mais aux performances du réseau. Nous avons 126 millions de voyageurs/an suite à un encouragement à la fidélisation, le taux de couverture est de 38 %, il y a plus de 60 000 usagers abonnés (usagers occasionnels fréquents) au post-paiement Liber'tan. La gratuité serait une fausse bonne idée, elle bloquerait les investissements. Après 30 ans d'introduction du tramway, des travaux importants de maintenance sont nécessaires : voies, caténaires. La durée de vie du matériel roulant sera prolongée de 10 ans. Il faut donc garder des capacités d'investissement.

Bruno Caillabet – Il n'existe pas de versement transport départemental. Le budget transport est de 75 millions d'euros par an pour le transport scolaire et de 25 millions pour le réseau commercial Lila. La rénovation du réseau sera terminée en 2020, il est prévu une hausse de 120 % de la fréquentation en 2024. Pour les usagers, le confort et la régularité sont plus importants que les tarifs. La tarification plate sera maintenue. Le transport à la demande marche bien, son coût est maîtrisé.

Gilles Bontemps – Les régions sont les seules collectivités à ne plus lever d'impôt direct (sup-

Gilles Bontemps
vice-président CR Pays-de-la-Loire



pression sous l'ère Sarkozy). Tous les dispositifs de remplacement sont régressifs, le produit de la taxe sur les cartes grises diminue et les dotations de l'Etat diminuent de 20 millions d'euros par an. Le budget régional diminue chaque année. Les régions demandent donc un versement transport additionnel et interstitiel, et une fiscalité propre dynamique, mais le gouvernement a refusé et la situation financière des Régions est très grave, on va dans le mur, on fait payer aux collectivités territoriales l'endettement de l'Etat. La durée de remboursement des emprunts a été prolongée d'un an pour pouvoir gagner 150 millions d'investissements. Les Régions ne s'endettent que pour investir (15 % de l'investissement public, 1 % de l'endettement).

Pour le CPER, la Région était prête fin 2013, elle a dû investir sur la ligne de Pornic pour éviter la fermeture, alors que ce n'était pas son rôle. Elle refuse les transferts sur route proposés par la SNCF. Et le gouvernement impose 50 % de travaux routiers dans les CPER (la contribution de l'Etat est passée de 300 à 199 millions d'euros et a été remontée à 230 suite aux protestations de la Région). Les solutions : l'écotaxe sur le transport routier et la taxation des sociétés autoroutières.

Débat : les trains Intercités



Jean Lenoir
vice-président de la FNAUT

Le sujet est doublement d'actualité : dans l'espace car Nantes est concernée, ses dessertes étant sinistrées (Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon, trains de nuit) ; dans le temps car l'Etat, autorité organisatrice des trains Intercités, prépare le renouvellement de la convention TET (qui, en 2010, a inclus les trains Teoz et les trains de nuit à la demande de la FNAUT). La FNAUT a défini par écrit des positions claires. Elle a publié son Schéma directeur Intercités en 2009 et a pris position sur les missions attendues pour ces trains. Elle a aussi réalisé en 2013 une étude, financée par le ministère des Transports, sur les trains Intercités de longue distance.

Le ministère des transports a fixé comme priorité la valorisation du réseau classique et des axes structurants d'aménagement du territoire. C'est maintenant à l'Etat parlementaire de décider la politique des transports. La réflexion est en cours au niveau national avec la mise en place de la commission Duron. L'inflation ferroviaire est galopante : les charges augmentent et les recettes diminuent. Devant cette équation apparemment impossible à résoudre, la FNAUT ne peut accepter la décroissance continue des services et veut montrer que des solutions existent et qu'on peut améliorer à la fois les finances et les services.

Deux exposés vont donc être présentés aujourd'hui :

- comment se présente l'avenir de ces trains sur le plan économique ?
- comment l'opérateur Transdev, dans la perspective de délégations de service public, voit-il une évolution des services et sa contribution possible ?

La SNCF a été invitée mais a décliné l'invitation, ne souhaitant pas s'exprimer étant donné que l'Etat lui-même ne s'exprime pas.

L'avenir des trains Intercités



David Herrgott
doctorant en aménagement et transport, université de Strasbourg

Pour commencer, voici quelques données concernant la problématique des Trains d'Equilibre du Territoire :

- 78 % des locomotives sont hors d'âge ;
- la ponctualité des TET (80 %) souffre des travaux de modernisation du réseau, c'est la ponctualité la plus mauvaise de tous les services ;
- la complémentarité entre les TER et les TET est remise en question par les lois de décentralisation ;
- enfin, les dispositions européennes pourraient remettre en question l'obligation de service public des TET et le monopole d'exploitation de la SNCF.

Le fonctionnement de la convention d'exploitation Etat-SNCF

Une obligation nationale de service public existe depuis le 1er janvier 2011. L'objectif est de « garantir la pérennité des trains Corail qui irriguent la France ».

Cela concerne 23 lignes TET de jour et 10 lignes de nuit. En tout 290 trains de jour (325 au début de la convention), soit 10 % du trafic sur le réseau national.

Les TET comptent 100 000 voyageurs par jour, soit 300 voyageurs par train en moyenne.

Le chiffre d'affaires 2014 de la convention était de 1,15 milliard d'euros.

Couverture : recettes voyageurs 75 %, contributions publiques 25 % (309 millions, soit un déficit d'exploitation de 191 millions, en plus du matériel à hauteur de 118 millions). Pour le TER, c'est l'inverse.

Source du financement public : la taxe sur les résultats de la SNCF (200 millions), la taxe sur



Claude Steinmetz, Jean Lenoir et David Herrgott

les entreprises ferroviaires exploitant des services non conventionnés (TGV, Eurostar, Thalys, Thello) (90 millions), ainsi qu'une fraction (5,6 %) de la taxe d'aménagement du territoire due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (16 millions, soit deux fois moins qu'en 2012...).

Le déficit d'exploitation est passé de 200 à 309 millions/an durant les 3 premières années de la convention (+ 18 % par an) : les péages RFF ont augmenté de 70 millions, les charges d'exploitation de 35 millions ; le reste du dérapage (60 millions) est dû aux demandes de l'Etat hors convention (stabilisation des tarifs, maintien de dessertes) ; 60 millions restent à la charge de la SNCF en 2014.

Les enjeux du renouvellement de la convention

- Les trains TET sont-ils menacés de disparition ?

En 3 ans, l'offre TET s'est contractée de 10 %. La menace la plus forte pèse sur les trains de nuit. Autres menaces fortes : Paris/Maubeuge, Mulhouse, Toulouse.

- Les TET sont-ils des trains nationaux ou régionaux ?

47,5 % des TET desservent une seule région ou deux régions limitrophes ; 1,86 % desservent trois régions ou plus.

- Les trains TET sont-ils obsolètes ?

La moitié du matériel roulant (qui a un âge moyen de 33 ans) a atteint l'âge théorique de radiation. Sur la ligne 4, un retard sur 3 est dû au matériel. 3 milliards seraient nécessaires pour un renouvellement complet, soit un besoin de financement de 126 millions/an sur 30 ans.

- Les TET sont-ils vraiment déficitaires ?

7 lignes concentrent les $\frac{3}{4}$ du déficit, 4 lignes sont à peu près à l'équilibre : les 3 lignes de Normandie (Le Havre, Cherbourg, Granville) et

Paris-Clermont. Les plus déficitaires sont Paris-Maubeuge et Paris-Troyes. Les données sur les trains de nuit sont inutilisables.

Conclusion

- Quelles que soient la définition des TET et l'articulation TER/TET, le volume des trains dont la desserte est de portée nationale reste constant.

- La SNCF dit qu'elle pourrait réduire les coûts de 13 % au moins, un challenger parle de près de 30 % (- 50 % pour les charges de structure, - 25 % pour la conduite).

Situation existante : recettes 600 millions d'euros, déficit environ 300 millions.

Scénario 1 : transfert aux régions. Les TET devenus TER ne peuvent être financés.

Scénario 2 : hausse de tarifs de 25 %. Les recettes baissent de 120 millions, 15 % du trafic passe à la route ou disparaît, le déficit est inchangé.

Scénario 3 : les coûts de production diminuent. Les charges de matériel subsistent mais l'exploitation peut devenir bénéficiaire et la contribution publique peut être ramenée à 50 millions par an. Ce scénario permettrait de maintenir l'offre TET.

Commentaires émis par les congressistes lors du débat

- Certaines lignes TET sont des maillons d'itinéraires nationaux, par exemple Bayonne-Toulouse ou Nantes-Bordeaux.

- Les trains de nuit ne font pas double emploi avec les TGV. La SNCF a supprimé à tort les wagons-lits, toujours complets.

- Partir des besoins des territoires (pas de TER entre Troyes et Vesoul).

- Trop peu de contrôles dans les TET, donc beaucoup de fraude.

- Le partage TER-TET-TGV lents est illisible.

- Ne pas limiter les TET au territoire national.

- Le comité de suivi est une mascarade.

- Les parlementaires sont-ils qualifiés pour définir les besoins des voyageurs ?

Le point de vue de Transdev



Claude Steinmetz
directeur ferroviaire France
chez Transdev

Transdev croit au service public. Le groupe exploite des trains, des métros et des trams dans le monde entier. Les trains de proximité sont la priorité du groupe.

Il faut arrêter le déclin des TET, qui sont une alternative au TOUT-TGV et non une survivance du passé. Transdev a remis des études au ministère des Transports.

Transdev et la Caisse des Dépôts veulent participer au renouveau des TET et l'ont fait savoir à l'État. Il faut des dirigeants ambitieux et inspirant confiance au personnel.

La SNCF devrait mettre sa réflexion au service des territoires, et ainsi faciliter l'utilisation des TET avec notamment une tarification favorable au voyageur.

Les TET sont déficitaires tels qu'ils sont gérés aujourd'hui. La dérive des coûts d'exploitation n'est pas acceptable. La convention TET est gérée à court terme, alors que Transdev a l'habitude de gérer des contrats sur 7 ou 10 ans.

On a besoin d'une offre voyageurs innovante et compétitive. Transdev a demandé à la SNCF une table-ronde exploitants-FNAUT pour essayer de faire plus, mieux et autrement.

L'État n'a pas rempli sa mission, l'objectif de la convention n'est pas atteint. Si l'État n'intervient pas, les TET laisseront leur place aux cars et au covoiturage.

En Allemagne, des lignes ont été rouvertes grâce à la concurrence entre opérateurs qui a fait diminuer les coûts. La DB, dans son rapport « 20 ans après », se félicite de l'introduction de la concurrence. Nos trains sont très concurrencés aujourd'hui par les autocars.

En France, les devis d'exploitation du TER présentés aux conseils régionaux sont astronomiques. Les frais de structure devraient être inférieurs à 3,5%.

Question - Le coût d'exploitation de la SNCF est-il lié au statut des cheminots ?

Il faut être plus nuancé. Les cheminots sont surtout démotivés, car les services sont sur le déclin. Mais ils ont envie d'avancer. Le dumping social n'est pas dans les valeurs de Transdev.

Question - L'accès des groupes aux TET est difficile, d'où le recours massif aux cars.

Les groupes sont source de bénéfices. Transdev y songe pour les pèlerins. Transdev songe aussi au service auto-train.

Conclusion de Jean Lenoir

Ces deux débats montrent bien que des pistes de progrès existent et qu'il est possible d'améliorer à la fois le bilan économique, le mode de financement et les méthodes d'exploitation et de commercialisation des Intercités.

La loi du 4 août portant réforme ferroviaire a défini que c'était à l'État-stratège de définir la politique des transports, c'est-à-dire les services voulus pour l'aménagement du territoire et les infrastructures nécessaires.

C'est déjà le cas chez nos voisins, du plus « étatique » au plus libéral pour l'exploitation. En Suisse, c'est l'État qui définit les besoins de transport, c'est-à-dire les lignes à desservir et les fréquences. En Grande-Bretagne, Rail Track (infrastructure) a été renationalisé, l'exploita-

tion est faite dans le cadre de franchises par des entreprises privées, mais c'est encore l'État qui définit les besoins. Le titulaire de la franchise peut faire mieux, mais n'a pas le droit de faire moins.

En France, aujourd'hui, c'est le vide et il va falloir suivre avec attention les travaux de la commission Duron bis.

La FNAUT a maintenant pour mission de faire passer ses idées aux niveaux régionaux et national. Son mode d'organisation le facilite. Les fédérations et associations régionales doivent s'adresser aux différents DREAL. Il nous faut aussi rechercher des alliés, en particulier l'ARF dont les positions sur les TET convergent avec celles de la FNAUT, les Régions, des élus...

Comptes rendus des ateliers



Nantes, passage Pommeraye

Déplacements urbains

Rapporteurs : Emmanuel Colin de Verdière, Michael Fèvre, Jean Macheras

Nouvelles de réseaux

- À l'actif : à Besançon, inauguration récente du tram compact (ticket vert Fnaut 2014) ; à Bordeaux, le prolongement de tramways (A, B, C) : +14,5 km prévus en 2015 ; à Brest, le fonctionnement très satisfaisant des deux réseaux tram et bus (Bibus) ; à Chambéry (message de Vivre Chambéry Autrement), l'abandon du pont routier Cassine-Gambetta (qui aurait amené un flot de voitures dans un quartier de la ville), et, avec une bonne probabilité, du Contournement Autoroutier de Chambéry ; à Dijon, le bon fonctionnement du réseau de tramways ainsi que des 102 bus à traction hybride diesel-électrique ; à Grenoble, l'inauguration du 1er tronçon de la ligne E et la création de lignes Chronobus ; à Lille, la redéfinition du plan de déplacements urbains prévue en 2015, ainsi que le renouvellement des rames du métro A ; à Lyon, le prolongement des T1, T4, T5 (Eurexpo) et du métro B (Oullins), la décision d'investir pour augmenter la capacité de la ligne D, l'extension des compétences transport de Lyon-métropole à tout le département ; au Mans, l'inauguration de la deuxième ligne de tramway, et d'une gare TER dans le cadre du futur réseau de RER suburbain ; à Metz, l'inauguration du Mettis (BHNS à 3 caisses à traction hybride) ; à Nantes, le développement des lignes Chronobus (qualité de service renforcée, priorité sur la voirie intermédiaire entre celle d'un bus normal et celle d'un BHNS), la part croissante prise par le vélo dans le centre ; à Strasbourg, les exten-

sions de plusieurs ligne de tramway - celle vers Kehl précédant même l'urbanisation du secteur traversé ; à Paris, l'extension du T3 et la progression du tramway en Ile-de-France (10 lignes à terme).

- Au passif : à Besançon, des insuffisances de desserte de certains quartiers ; à Bordeaux, les annulations récentes par le tribunal administratif des projets de ligne D et du tram-train du Médoc ; à Chambéry, des mesures encourageant la pénétration des voitures dans le centre (parcs gratuits le samedi après-midi), et le retard pris par la mise en place des sites propres prévus par le PDU ; à La Rochelle, l'absence de liaison forte (tramway, tram-train ou BHNS) est-ouest vers l'Île de Ré ; à Lille, le retour en force de la voiture dans certaines communes de l'agglomération ; à Lyon, la desserte du Grand stade qui posera des problèmes ; à Metz, un réseau à deux vitesses accentué par Mettis ; à Nantes, des liaisons à renforcer, dont T1-T2 au nord, et des aménagements cyclables insuffisants en périphérie ; à Paris, la mauvaise qualité de service sur les RER A, B, D ; à Strasbourg, le revirement du maire, qui se montre aujourd'hui favorable au projet autoroutier de Grand Contournement Ouest (critiquable même avec un gabarit réduit) ; toujours à Strasbourg, des problèmes sur l'information à quai, des inquiétudes sur la poursuite de certaines extensions prévues ; à Thionville, toujours pas de PDU dans le deuxième pôle urbain de Moselle ; à Toulon (message du Collectif tramway), l'obstination des élus à ne pas vouloir de tramway, qui s'imposerait pourtant dans cette agglomération de 430 000 ha surencombrée et polluée ; à Valenciennes, une voie unique sur 15 km de tramway, rendant l'exploitation peu souple.

- Les «trams-trains» à la française (Nantes, Lyon, Mulhouse) sont généralement sujets à critiques, du fait notamment qu'ils n'ont fait que remplacer des trains régionaux, avec un temps de trajet augmenté et un matériel parfois inadapté. Le seul qui donne satisfaction est... franco-allemand : Sarreguemines-Saarbrücken. Il faudrait mieux préciser le domaine de pertinence des trams-trains.

Mégabus ou tramway compact ?

Le choix par Metz d'un mégabus à trois caisses est à mettre en concurrence avec celui du tramway compact de Besançon (également à trois caisses). Pour l'association Atelier du tramway animée par Gérard Guyon, on peut encore nettement réduire le coût du tramway, jusqu'à le diviser par deux par rapport à celui de Besançon (17 M€/km) : étudier pour cela ce qui se fait à l'étranger. Le but est de redonner un deuxième souffle au tram en montrant qu'il peut être étendu à de petites agglomérations (de l'ordre de 100 000 ha).

Projets urbains en suspens

Conformément aux décisions du Grenelle de l'Environnement, l'État avait adressé début 2013 aux Autorités Organisatrices de Transports urbains un appel à projets « transports collectifs et mobilité durable ». Les A.O.T. avaient répondu par 111 projets soumis il y a plus d'un an (clôture septembre 2013). L'abandon de l'Écotaxe ayant asséché les ressources sur lesquelles il comptait (450 millions d'euros) pour honorer ses engagements, l'État a fait traîner sa réponse. Aux dernières nouvelles, celle-ci est annoncée pour la fin de l'année. Une taxe supplémentaire de 4 centimes sur le litre de gazole en 2015 est censée remplacer en partie l'écotaxe.

Débat : transports et marche à pied

Les exploitants nous tiennent en ce moment le discours suivant : la marche étant bonne pour la santé, il

faudrait l'encourager comme substitut aux T.C. sur les courtes distances, en augmentant l'interstation dans un certain nombre de cas. Cela permettrait d'améliorer la vitesse commerciale et donc la qualité de service. Pour fixer les idées, passer sur une section plate l'interstation de 300m à 500m ne serait pas trop demander du point de vue temps et fatigue, y compris pour les personnes âgées.

La discussion sur ce sujet a fait ressortir les points suivants :

- la réponse n'est pas simple car il faut prendre en compte tous les profils d'utilisateurs, des plus jeunes aux plus vieux, ainsi que les variations atmosphériques,
- l'amélioration de la vitesse commerciale passe d'abord par la généralisation des couloirs bus, la priorité aux feux, voire la montée par toutes les portes,
- la qualité des cheminements empruntés par le piéton est un facteur primordial : 500 mètres parcourus dans des espaces attractifs et reposants peuvent paraître plus courts que 300 mètres parcourus dans des espaces sans attrait et remplis d'obstacles,
- à citer en exemples de la prise en compte de l'intermodalité T.C. / marche : temps estimés de marche inclus dans les calculateurs d'itinéraire, cercles des distances dessinés sur les plans.

Activités du réseau Déplacements urbains

- Revue d'articles mensuels indexés : on la maintient
- Document «Villes références» sur 13 thèmes : idem
- Mémoires urbains : le dernier a porté sur Reims. Le prochain envisagé : Rouen. Toute suggestion est la bienvenue (agglomération de plus de 100 000 ha).
- Prochaines réunions avec Kéolis et Transdev : respectivement vendredi 12 décembre 9h30 et vendredi 6 février 9h30. S'inscrire auprès de Gilles Laurent (gilles.laurent-va@sfr.fr).

LGV - TGV

Rapporteurs : JM Tisseuil et JF Troin

14 présents : A. Pimbert (AFVAC, Tours), X. Jaquet (ADPCR), JF Hugu (FNAUT Région Centre), J. Stambouli (AUT IDF), D. Mouranche (AUT IDF), M. Foudrat (Thur Écologie Transports), X. Jamar (AUT Lorraine), S. Bigorgne (AUT IDF), J. Frilleux (DUT Grand Pau), E. Boisseau (ADTC 34), Y. Egal (AUT IDF), P. Cretin (FNAUT PACA), JM. Tisseuil (AUT IDF), JF Troin (ADTT, Tours).

Rapport de la Cour des comptes

La FNAUT a publié un communiqué qui répond point par point et de façon très argumentée au rapport

de la Cour des comptes. Principaux points contestés par la FNAUT : la Cour dit que la zone de pertinence du TGV se limiterait à des parcours < 3 heures, aux lignes principales (elle préconise l'abandon des dessertes de bout de ligne) ; elle préconise l'aménagement des lignes existantes. Elle recommande également le développement de l'autocar à longue distance.

Commentaires/réactions - Proposition de rendre le TGV accessible en fin de parcours (demandes récurrentes de la FNAUT) ; le modèle économique du TGV est pénalisé par le coût du ferroviaire en France ; l'aménagement des lignes existantes pour des vitesses élevées ne pourrait se faire que sur un nombre limité de kilomètres.

Mesures envisagées par la SNCF : suppression des bars pour les parcours de moins de 3 h., restrictions à l'échange des billets, augmentation des tarifs 1ère classe.

Suggestion faite : augmenter l'écart entre la tarification « Loisirs » et « Pro ».

Inquiétude sur la rentabilité des nouvelles LGV

Les perspectives de trafic sur la LGV Tours Bordeaux semblent avoir été surestimées.

Interrogation sur le partage des avantages des gains de productivité des trains. C'est en fait RFF qui en bénéficie et indirectement Bercy qui peut diminuer sa contribution au financement des infrastructures.

« Le couple RFF-SNCF pourrait perdre, chaque année, pas loin de 150 millions d'euros ! Ce chiffre intègre aussi bien les pertes liées au différentiel entre les dépenses de maintenance et d'entretien et les niveaux de péages prévus. Pour éviter ces scénarii difficiles, ont été successivement envisagées les hypothèses d'une crise ouverte et publique, et de l'allongement de la durée de concession, de façon à diminuer le versement au concessionnaire » (Gilles Dansart).

Gare LGV de Montpellier Sud (La Mougère)

E. Boisseau : le projet de gare nouvelle répond uniquement à une vision de développement de l'urbanisme. La LGV Montpellier-Perpignan ne devrait pas être mise en service avant 2030. La gare ex-urbanisée n'est pas donc nécessaire. Le mot d'ordre des associations est donc : ni ici, ni maintenant.

JF Troin insiste sur la suppression de la bretelle de Saint Brès qui interdira un passage par Montpellier Saint Roch, alors que les TGV vers Perpignan n'utiliseront pas de LGV au delà de la Mougère puisque cette ligne ne sera pas réalisée de sitôt.

A noter : RFF préfère les gares ex-urbanisées plutôt que les bretelles de raccordement, car les bretelles de raccordement sont financées dans le cadre de LGV alors que les gares nouvelles sont financées par les collectivités locales.

Bretelle Roissy-Picardie

Ce sera une ligne qui sera desservie surtout par des TER.

La gare de Roissy-CDG deviendra gare d'arrêt général pour les TGV (suppression d'une des deux voies centrales réservées aux TGV passant sans arrêt).

Cette courte ligne devrait être assez rapidement construite.

LGV PACA

P. Cretin rappelle que la ligne actuelle est saturée avec un goulot d'étranglement à Marseille. Hormis les Verts, accord de toutes les parties prenantes pour faire cette ligne.

Il a été décidé de traiter dans un premier temps les nœuds de Marseille et de Nice, avec une section Marseille-Aubagne et une section entre Mouans-Sartoux et Nice passant par Sofia-Antipolis. DUP déposée mi-2015. La DUP sera déposée en 2016 pour Aubagne Toulon et Le Luc Cannes, de façon à ce que cette deuxième section soit prise en compte dans les documents d'urbanisme. Incertitude sur le positionnement de la gare de Cannes, mais l'emplacement le plus probable est celui de l'actuelle gare de La Bocca.

Lyon Turin : ou en est-on ?

Voir l'intervention détaillée de Jérôme Rebourg (ACAC 73) en fin du congrès.

Actualités récentes

Une bonne nouvelle : L'Etat confirme le financement de la gare de Vandières

Le Secrétaire d'Etat au Budget, Christian Eckert a assuré ce lundi lors d'un déplacement à Metz (Moselle) que la France financera bien la construction d'une nouvelle gare TGV-TER en Lorraine. Le président Masseret souhaite boucler le financement de la gare TGV de Vandières d'ici la fin de l'année 2014 pour un achèvement des travaux d'ici 2020 qui doivent débuter « courant 2015 ». La gare TGV nouvelle génération coûtera 120 millions d'euros sans compter les 35 millions d'euros déjà dégagés pour la construction d'une même gare à Louvigny (Moselle), à quelques kilomètres seulement de la future installation. La gare sera en grande partie financée par la région puis par l'Etat et enfin par les départements de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et des Vosges qui sont favorables à la nouvelle gare TGV/TER. La Moselle s'y oppose estimant que la gare TGV de Louvigny est déjà suffisante. Cette gare devrait d'ailleurs à terme devenir une gare de fret pour les trains de marchandises. (Source : Lor'Actu.com).

Une moins bonne nouvelle datant du 28 novembre : le conseil régional de Lorraine a approuvé vendredi l'organisation d'une «consultation citoyenne» le 1er février prochain à propos du projet de gare de Vandières (les Echos).

Le «forcing» de l'exécutif sur Poitiers Limoges (Source : La Nouvelle République)

<http://www.lanouvellerepublique.fr/Vienne/Actualite/Politique/n/Contenus/Articles/2014/10/06/LGV-Poitiers-Limoges-inutile-et-dispendieuse-!-2071499>

Propositions de l'atelier

En fin de séance (très animée), et très rapidement vu l'horaire, l'atelier propose d'inclure les problèmes du TGV dans la pétition nationale « Sauvons nos trains » envisagée par la FNAUT et d'organiser une conférence de presse spécifique faisant le point sur les LGV et TGV en début 2015.

Rapporteurs : Jean Lenoir et David Herrgott

Participants : Alain Berthoumieu FNAUT, Midi-Pyrénées ; André Autesserre, DDP/ADNE/FNAUT ; Bernard Renou, Vélotmotiv ; Bernard Verdier ; Claude Pierre dit Barrois, FNAUT Lorraine ; Didier Grimault, FNAUT Centre ; Dominique Seroin, FNAUT Bretagne / Autiv ; Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire ; Edgard Harmelin, FNAUT Alsace ; David Herrgott, AUT Ile de France ; Jean Lenoir, AUT Ile de France ; François Jeannin, FNAUT Franche-Comté ; François Giordani, FNAUT Alsace / Astus ; Françoise Laurent ; Gérard Gautier, FNAUT Pays de la Loire ; Gisèle Di Biagi ; Jacques Ottaviani ; Jean-Louis Camus, FNAUT Limousin ; Jean-Luc Fillon ; Jean-Yves Colas, ADPCR ; Michel Vandenbroucke ; Patrice Paul, FNAUT Alsace / Astus ; Paul Billet, FNAUT Bretagne ; Samuel Herbreteau ; Sylvain Zalkind, COPEF ; Marie-Ange Jeanson, Droit du piéton.

Introduction de Jean Lenoir

La consultation du Bureau et des membres du réseau a dégagé trois points :

1. Le mécontentement immédiat

Comment le manifester, pétition (question posée par le bureau) ?

2. Les améliorations à court terme

Il s'agit de faire connaître et valoriser les propositions de la FNAUT (schéma directeur Intercités de 2009 et étude Intercités longue distance 2013) auprès des décideurs. Il s'agit également de considérer les améliorations de l'existant : comités de lignes ou d'axes, trains de nuit, auto/train...

3. La suite de la démarche

Quelles dessertes souhaitées lors du renouvellement de la convention, elle-même prolongée d'un an. Il s'agit également de réfléchir au positionnement du train et de l'autocar et, à long terme, à la question du renouvellement du matériel roulant.

Réactions des participants

Avoir une action offensive, réclamer des financements. Comment financer les TET sans l'éco-taxe, comment renouveler le réseau et le matériel roulant sans financement. Si l'on ne parle pas de financement, on légitimera l'autocar. Besoin de renouvellement de l'infrastructure. Etudier des mécanismes de financement intermodaux.

Pas besoin d'investir sur certaines lignes, volonté de la SNCF de ne pas les exploiter.

La FNAUT ne va pas assez loin sur le développement des TET dans des zones de croissance économique où les dessertes TET sont lamentables.

Se pose la question du schéma des lignes à défendre. Le schéma de 2009 évoque le réseau, et il s'agit maintenant de définir des dessertes.

Avoir des éléments cartographiques pour évoquer les dessertes pour avoir un réseau maillé, et valoriser les liaisons transversales.

Le système de réservation de la SNCF propose systématiquement des trajets par Paris.

Le classement des TET est totalement arbitraire, et la SNCF refuse systématiquement d'avoir des TET en parallèle aux TGV. La cible de l'action, ce n'est pas la SNCF, c'est l'Etat. On est dans une perspective d'immobilisme de l'Etat en vue des prochaines échéances électorales. Le TGV Strasbourg-Marseille passant par Mulhouse et utilisant la ligne historique entre Besançon et Lyon a le meilleur coefficient de remplissage. Mobiliser les usagers et l'ensemble des élus toutes tendances confondues.

Le cœur du métier des TET est la desserte des villes moyennes et du cabotage.

Défendre un réseau maillé et ajouter la notion d'aménagement du territoire. La SNCF défendrait plus les TET si elle ne faisait que du ferroviaire.

Faire rêver les politiques, et donner une image positive du train aux élus qui ne pourront plus avoir du TGV dans l'état actuel des finances publiques. Se pose également la question des enjeux environnementaux.

Le critère de vitesse n'est pas aussi important que le prix du billet.

Valoriser les dessertes Intercités. SNCF = Société Nationale des Cars Français.

Comment articuler les comités de lignes / d'axe des TET comme se développent les comités de ligne des TER.

Les DREAL sont affectées aux différentes lignes TET. Mais il est nécessaire de demander une harmonisation de leur fonctionnement.

En Basse-Normandie, des réunions de consommateurs ont lieu tous les semestres à l'initiative de la SNCF pour chaque ligne Intercités.

Avoir des responsables commerciaux au sein de ces comités.

Faire des comités de ligne TET comme l'on faisait des comités de ligne TER, sous l'égide de l'Etat et de la DGITM.

Parler des trains de nuit. Avoir au moins des trains de nuit temporaires, saisonniers. Développer la logique des trains saisonniers. Associer cette question à l'auto-train.

Réserve sur le sort des pétitions (voyageurs occasionnels, composante touristique), mais la mise en œuvre d'un Manifeste et sa médiatisation est plus efficace, notamment auprès des élus. Un risque d'être un flop pour des raisons de difficulté de contacter les usagers.

Pistes d'actions à mettre en œuvre

1- Rédiger un Manifeste en s'inspirant de ce qui a été fait par l'ARF sur les TER. Se baser sur les documents existants, notamment le schéma directeur Intercités, l'étude DGITM, la conférence de presse de septembre 2014 et également des cartographies des TET (liaisons radiales et transversales).

Jacques Ottaviani accepte de faire un premier copier-collé qui sera soumis au groupe pour compléments puis rapidement au bureau national pour finalisation.

2- Dans ce manifeste

2.1- Etablir une cartographie des dessertes pour définir un réseau maillé, valorisant les liaisons transversales et province - province. Les cartes de Jacques Ottaviani présentent bien nos positions, hors trains de nuit et auto-train.

2.2- Prendre en compte la question du financement (extraits de documents généraux de la FNAUT).

2.3- Rédiger un chapitre qui développe des exemples de benchmarks européens. Objectif : Faire rêver les politiques, et donner une image positive du train aux élus. Rechercher un rédacteur pour ce chapitre.

3- Faire des propositions claires sur l'organisation des comités de lignes et leur développement, avoir une connaissance des DREAL concernées, et y demander un pilotage de l'Etat. C'est bien sous la responsabilité de l'Etat, et non des régions SNCF.

Base des propositions : Etude FNAUT sur les Intercités longue distance

Chaque fédération régionale doit initialiser la démarche en contactant les DREAL, concernées et en y demandant le pilotage de l'Etat et non des Régions (pour les TET).

4- Dans le même esprit de forcer la consultation des usagers, inclure dans le manifeste une lettre type pour impulser des dynamiques locales, telles que celles développées sur la ligne 4 où les élus et représentants de l'Etat sont impliqués et ont obtenu un comité de ligne spécifique.

5- Diffuser largement ce manifeste et envisager tous les canaux possibles : communiqués ou conférences de presse, régionaux et nationaux, lettres aux élus...

6- une pétition ne paraît pas souhaitable en l'état compte tenu des risques qu'elle comporterait. Le manifeste apparaît comme une méthode plus, sûre et efficace. Il convient par contre de le rédiger assez rapidement.

TER

Rapporteurs : Françoise Leclerc et Christian Broucaret

Le bureau avait demandé au réseau TER :

- un point sur les CPER ;
- le point sur les possibles transferts sur route de services ferroviaires ;
- une liste des lignes menacées de fermeture et des lignes à rouvrir.

Environ 20 militant(e)s ont partagé leurs informations sur les sujets demandés.

Le point sur les CPER

Avis unanime du groupe : le volet routier a été privilégié au détriment du volet ferroviaire.

Les associations régionales suivront la recommandation donnée par Marc Debrincat en début de congrès d'interpeller et de rencontrer les Préfets. Un modèle-type de demande d'audience sera transmis aux participants de l'atelier.

Transferts sur route, réductions de circulation et lignes menacées de fermeture

Pour le moment, hors Midi-Pyrénées (Montréjeau GP - Luchon), les Régions n'ont pas encore officialisé les fermetures possibles, mais la liste de la ving-

taine de lignes menacées médiatisées par la FNAUT en Janvier 2014 reste d'actualité. D'ores et déjà, certaines relations vont perdre des circulations dès le service 2015.

- Lorraine : Thionville - Bouzonville
- Champagne Ardenne : Merrey - Culmont-Chalindrey
- Nord-Pas de Calais : Ascq - Orchies, Saint Pol - Etaples
- Picardie : Abbeville - Eu, Abancourt - Le Tréport-Mers
- Bretagne : Morlaix - Roscoff, 28 km
- Pays de Loire : Bressuire - La Roche sur Yon
- Limousin : Busseau sur Creuse - Felletin, Saint Yrieix - Pompadour
- Midi-Pyrénées : Rodez - Sévérac le Château
- Auvergne : Thiers - Montbrisson ; 66 km
- Franche Comté : Saint Claude - Oyonnax
- Rhône-Alpes : Clelles-Mens - Aspres sur Buëch, Livron - Veynes
- Languedoc-Roussillon : Le Monastier-Mende, Saint Chély-Millau, Carcassonne-Quillan

Animation des associations

Les participants ont échangé sur leurs expériences et les difficultés rencontrées.

La confrontation des pratiques des associations présentes a permis d'identifier des pistes d'amélioration, par exemple : participation à la CCSPL des différentes AOT, demande de participation à la conférence sillons de RFF, ne pas hésiter à demander des réunions avec des élus de la Région et les directeurs TER SNCF, initier des conférences de presse, surveiller les blogs des managers de lignes TER.

Ne pas hésiter à demander de l'aide à la FNAUT nationale qui - hors le volet juridique et le volet médiation voyageurs connus de tous - peut permettre de trouver des personnes ressources dans

d'autres Régions (exemple : directive Bussereau sur les passages à niveaux qui bloque la réouverture de certaines lignes alors qu'elle n'a pas été appliquée complètement sur Oloron-Bedous).

Il est convenu par les rapporteurs que le temps de l'atelier était notoirement court et qu'il était difficile d'informer et motiver des associations qui ne rencontrent des membres expérimentés de la FNAUT que tous les deux ans lors des congrès. Il était difficile dans le format d'1h30 de pouvoir donner longuement la parole à chaque participant.



Nantes, cathédrale St-Pierre-et-St-paul

Fret

Rapporteur : Patrick Marconi

Lors de la réunion, il a été décidé de faire fonctionner ce réseau comme un groupe de travail ayant pour objectif l'écriture d'un document de référence destiné à définir le positionnement de la FNAUT vis à vis de la problématique du fret ferroviaire en France.

Le tour de table a permis de partager le constat qu'il n'y a pas de politique solide concernant le fret ferroviaire en France, et cela depuis de longues années. Le désintérêt des pouvoirs publics est patent, laissant ainsi l'opérateur national abandonner et déstructurer l'outil ferroviaire. Par exemple, en termes d'exploitation, les sillons fret sont moins prioritaires que les travaux !

Actuellement, le volume du trafic de fret ferroviaire 2014 est de 100 millions de tonnes et de 30 milliards de tonnes.km. 35 % de ce volume exprimé en tonnes.km sont traités par les nou-

velles entreprises ferroviaires présentes sur le marché français. Le risque d'une chute brutale est patent via la quasi disparition du réseau capillaire faute d'entretien en temps utile. Pourtant ce réseau génère 20 % du trafic total.

La société ECR estime que 25 % de son trafic en France a été pris à la route, ce qui contredit l'assertion que les nouveaux entrants ne font que déplacer les trafics de la SNCF vers eux : ils en créent aussi.

Il est fort possible que le modèle d'organisation du travail de la SNCF soit une des causes majeures du déclin du fret : forte conflictualité, utilisation parfois absurde des moyens de traction (par exemple, retour d'une locomotive HLP pour ramener un mécano en fin de poste...), politique d'abandon des lots de wagons...

Une réunion des membres du réseau fret aura vraisemblablement lieu la veille de l'AG 2015 de la FNAUT.

Exposés divers



La FNAUT Pays de la Loire : force et faiblesses

Fabrice Eymon
président de la FNAUT Pays de la Loire



La FNAUT Régionale est née en 1999 à Cholet. Elle succédait au SNUT Pays de la Loire (Syndicat National des Usagers des Transports). Ce changement de nom a donné à la structure régionale une meilleure lisibilité auprès de nos interlocuteurs (usagers, transporteurs, élus, presse...). L'origine de la FNAUT Pays de la Loire n'est pas unique et l'existence de l'ANDE, du fait de sa présence sur Nantes, n'y est pas étrangère.

La FNAUT Régionale est présente sur l'ensemble du territoire régional. Si cette présence est plus récente (milieu des années 1990) pour la Mayenne et Le Maine et Loire, elle est plus ancienne dans les autres départements (Loire Atlantique, Vendée, Sarthe). Les bases sont historiquement plus solides en Loire Atlantique (ANDE). La répartition des militants est très inégale, avec une localisation très urbaine...

Les principales Associations membres à la date du Congrès sont (liste non exhaustive, il faut ajouter des associations qui s'associent ponctuellement à la Fédération Régionale) :

- ANDE (Association Nantaise Déplacements Environnement) Représentation de la FNAUT Pays de la Loire en Loire Atlantique),

- SNE (Sarthe Nature Environnement),
- ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes),
- Groupe Technique Pour Le Transport Public ASLO (Vendée),
- STOP ROCADES (Angers).

La FNAUT Pays de La Loire réalise des interventions dans tous les domaines. Ce qui constitue indéniablement une de ses forces puisqu'elle parvient à se mobiliser sur tous les champs de la mobilité dont :

- l'urbain à travers le travail par exemple des Collectifs Transports en Sarthe (Tramway) et en Loire Atlantique, de l'association Tracès 53 en Mayenne (projet de réseau de bus à Mayenne) ou de l'Association ADUTUS à Saumur ;
- le ferroviaire (desserte TGV et TER) ;
- l'interurbains (mémoire sur l'autocar réalisé par Gérard Bamet) ;
- les modes doux (travail avec Place au Vélo en Loire Atlantique et en Mayenne) ;
- l'aérien à travers l'argumentaire contre NDDL et le maintien de Nantes Atlantique ;
- les Rocades et le surinvestissement routier (Rocade Sud et déviation de Mayenne en 53, Rocade Sud d'Angers et A 831 en Vendée) ;

- les contentieux et l'action juridique (travail de Xavier Braud sur les retranchements ferroviaires en Mayenne, Sarthe et Maine et Loire) ;
- la pollution et la défense de l'environnement ;
- la défense des consommateurs (recours) ;
- la sécurité routière et l'accidentologie des poids lourds (Jean-François Denoyer).

Ces interventions sur l'ensemble des domaines n'est possible que grâce à un travail en réseau avec d'autres associations et aux capacités des associations adhérentes...

Une autre force de la FNAUT Pays de La Loire réside dans le fait qu'elle est une association connectée. Aujourd'hui, elle propose quatre vecteurs d'information :

1) un site internet. Le blog de la FNAUT Pays de la Loire (<http://www.fnaut-paysdelaloire.org>) existe depuis 2005, il a pris la suite d'un premier site internet hébergé sur chez.com. A ce jour, 1 636 520 pages ont été vues, 2464 articles ont été publiés. Le Blog Rank s'établit en moyenne autour de 65/70 sur 100. C'est un indice de qualité et il traduit bien l'activité du blog et l'intérêt porté par les visiteurs. Environ 200 visiteurs uniques et autour de 400 pages sont vues par jour, ce qui donne environ 6000 visiteurs uniques et 10 000 pages par mois avec des variations plus ou moins fortes.

2) un site scoop-it. Ce média permet d'assurer une veille documentaire, de partager de l'information sur l'actualité, les transports et la mobilité et de réagir sur les sujets partagés. Il permet également de relayer l'information publiée sur le blog, c'est un outil de curation (janvier 2013). Le compte scoop.it de la FNAUT Pays de la Loire a généré plus de 14 000 vues depuis sa mise en service, il est labellisé or, c'est à dire au niveau maximum et est régulièrement référencé comme source de contenu pertinent.

3) un compte Twitter ouvert en janvier 2013.

Twitter est plus un outil d'information instantanée et d'expression libre. Le compte comporte désormais environ 300 abonnés, mais il est consulté aussi par les non-abonnés. Les articles les plus lus chaque semaine font au minimum 150 visites, mais peuvent largement dépasser les 300, ceci tout à fait indépendamment de l'actualité. C'est selon l'attrait qu'un tweet a pu engendrer. (https://twitter.com/@Fnaut_PdL)

4) un compte Facebook ouvert en janvier 2013.

Le compte Facebook pro fonctionne comme un forum où est partagée l'information. Des articles intéressants peuvent générer entre 100 et 400 lectures. (<https://www.facebook.com/pages/FNAUT-Pays-de-la-Loire/168200216606651>)

La FNAUT Régionale est force de propositions. Des propositions que la FNAUT renforce par ses échanges épisodiques mais constructifs avec les FNAUT voisines (Poitou-Charentes, Bretagne, Centre...) qui permettent d'avoir des actions pertinentes pour les

dossiers interrégionaux (Nantes- Bordeaux, Saumur-La Roche, LNOBPL ...).

Ses échanges et actions avec les autres associations (FUB, FNE et autres associations locales) et sa présence dans les instances de concertation, de démocratie participative ou encore sa participation aux consultations publiques (Comités de lignes TER, Comité de suivi TGV B-PDL en Mayenne et en Sarthe, Conseils de Développement de Laval, Le Mans, Angers, Nantes, Comité des Partenaires du Transport Public, Enquêtes Publiques Transport et Urbanisme (SCOT, Aménagement PEM, ligne de Tram...), ses échanges avec les services techniques des A.O.T. ainsi qu'avec les élus, la presse contribuent à promouvoir les propositions de la FNAUT.

La « Virgule de Sablé » est un exemple caractéristique. L'idée d'une liaison directe, au niveau de Sablé sur Sarthe, entre la ligne Nantes-Angers-Sablé et la LGV en direction de Laval et Rennes, a été proposée par la FNAUT Pays de la Loire dès 1999, lors des phases de consultation sur le projet TGV Ouest. La virgule de 3,6 km, absente du projet initial de LGV, à été adossée au projet après son acceptation par RFF, elle permet de rétablir des liaisons ferroviaires entre Laval et Nantes, et entre Rennes et Angers. Les temps de parcours ainsi réduits permettront une réelle attractivité du mode ferroviaire sur ces itinéraires. Et la virgule sera (y compris 40 km de LGV) circulée par des ZTER (Z 21500) aptes à rouler à 200 km/h. Les usagers pourront bénéficier d'une tarification régionale, tout en circulant sur une LGV à bord d'un matériel régional.

La Force de la FNAUT réside également dans sa capacité à faire des analyses et des diagnostics. Et notamment sa pertinence de l'analyse pour améliorer les transports au quotidien. Exemples : dossier Rezé - Pont Rousseau, Gare TER à Nantes Atlantique, l'alternative à NDDL, l'aménagement de la gare routière de Laval,...

Voici quelques dossiers défendus (liste non exhaustive) :

- appui aux relances de Nantes-Pornic (ouverture à l'année) ;
- réouverture de Nantes-Châteaubriant ;
- contribution au sauvetage de Saumur-les Sables ;
- maintien des deux voies entre La Rochelle et la Roche grâce à la coopération interrégionale avec l'APNB ;
- intérêt pour les étoiles ferroviaires (Nantes, Le Mans...) ;
- renforcement de la desserte routière Nantes-Poitiers ;
- réseaux urbains dans les villes moyennes (par exemple à Mayenne) ;
- soutien à la VFCEA (projet RACO) ;
- projets de réouvertures de voie ferrées (Niort - Fontenay, Laval - Mayenne, La Suze - La Flèche, Château Gontier - Segré) ;
- relation Rennes - St Nazaire ;



Nantes, cours Saint-Pierre

- maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique et opposition à NDDL ;
- défense du Fret Ferroviaire (exemple : la carrière de Voutré 53 -72) ;
- défense des points de ventes SNCF et des guichets de gares ;
- interconnexion Sud (CNDP) ;
- contribution régionale au Grenelle de l'environnement...

Autre force acquise depuis plus de dix ans : les contentieux juridiques. Depuis 2002, la FNAUT Nationale et la FNAUT Régionale ont engagé 26 recours auprès du Conseil d'État ou du Tribunal Administratif de Nantes concernant les voies ferrées de la région. Les fermetures, retranchements et déclassements ont été les principaux sujets de contentieux engagés entre autre par Xavier Braud. Sur l'ensemble des recours engagés, la FNAUT a obtenu 17 arrêts en sa faveur et en a perdu 9.

Parmi les recours gagnés :

- CE 3 décembre 2003, annulation du décret de retranchement du 12 février 2001 de Sablé – Montoir (PK 314-352 et 454-495)
- CE 20 juin 2007, abrogation du retranchement de Laval –Mayenne (décret du 22 mars 2000)
- TA Nantes 25 Août 2008, réincorporation au RFN de Laval – Mayenne.

Grâce à ces actions, la FNAUT a pu établir un « rapport de force » et a su se faire reconnaître comme interlocuteur. Désormais RFF ne vend plus d'emprises pour des voies vertes, mais en reste propriétaire.

La FNAUT engage des actions sur le terrain pour se faire entendre. L'inauguration des lignes de tramways du Mans (19/12/1997), ou celle de la gare BACO à

Nantes (octobre 2009), le lancement fictif de la traversée de la Loire entre l'Île de Nantes et Chantenay, les actions TAN, le défrichage de l'espace gare à la Flèche sur l'emprise de la voie ferrée la Suze-La Flèche, l'action Pollutaxe à Laval (1/05/2014) sont quelques unes des actions que la FNAUT a mené pour se faire entendre.

Mais la FNAUT Pays de la Loire a aussi des faiblesses qui ne lui permet pas d'être suffisamment audible : manque de militants, représentation inexistante sur certains territoires, peu d'usagers quotidiens dans ses instances, vieillissement des « troupes », structuration insuffisante.

La crise du monde associatif touche également la FNAUT ainsi que le manque de vocations. La FNAUT Pays de la Loire subit aussi les effets de la crise sociétale. Enfin des échanges insuffisants (avec les AOT...) et un défaut d'écoute contribuent également à une moindre performance.

D'autres explications résident notamment dans les dossiers qui n'aboutissent pas pour des raisons multiples :

- Les réouvertures de lignes secondaires (Mayenne, la Flèche, Château-Gontier, Fontenay) malgré la préservation des emprises suite aux actions juridiques. se heurtent aux freins administratifs et politiques.
- La multiplicité des concertations et la faiblesse des moyens humains, du temps et des compétences pour y faire face (ex : SCOT).
- L'absence de militants sur le terrain et l'arrivée de nouvelles technologies... (internet)
- L'absence de la FNAUT dans certaines instances (ex : CESER, Comités de pilotage des dossiers de réouverture...) et enfin les choix politiques des décideurs qui décident encore trop régulièrement que « pour la route on élargit, pour rail on réfléchit... ».



Jérôme Rebourg
président de l'ACAC 73

Le premier ministre considère que le projet Lyon-Turin est « indispensable » (Libération du 17 octobre 2014). A l'inverse, deux arguments sont mis en avant par les opposants au projet Lyon-Turin : un trafic potentiel négligeable, un coût prohibitif. Le professeur Rémy Prud'homme (Les Echos du 18-12-2013) considère ainsi le projet comme « une folie économique et un méga-gaspillage ».

L'élément clé du projet, seul en débat aujourd'hui, est le tunnel de base de 57 km prévu entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, justifié à l'origine par un trafic routier de fret en forte expansion à travers les Alpes du Nord. Ce trafic a diminué, mais c'est d'abord pour des raisons conjoncturelles : la forte hausse des péages aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus et sur les autoroutes d'accès a incité les transporteurs routiers à passer par Vintimille ; quant au tunnel ferroviaire du Mont Cenis utilisé par la ligne historique de Maurienne, sa mise au gabarit B1 a exigé une quasi-interruption du trafic pendant dix ans.

Longtemps surestimé, le trafic potentiel du Lyon-Turin est aujourd'hui sous-estimé. Au trafic de fret France-Italie, il faut ajouter le trafic Espagne-Italie, devenu aussi important, qui passe par la Côte d'Azur (la distance Barcelone-Milan est la même via Vintimille ou Lyon), soit au total 2 700 000 camions par an. Le trafic voyageurs ne doit pas être oublié : l'Italie est le seul pays voisin de la France non connecté à son réseau à grande vitesse, si bien que les déplacements entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent essentiellement par avion (plusieurs millions de passagers par an) et par route.

La France et l'Italie, aidées par l'Union Européenne à hauteur de 40 %, ne peuvent-elles financer le tunnel interfrontalier évalué à 8,5 milliards d'euro en 2010, alors qu'un « petit » pays, la Suisse a réussi à financer seul ses deux tunnels de base, le Lötschberg et le Gothard, grâce au produit de sa taxe poids lourds, la RPLP ? Compte tenu des participations de l'Union européenne (40 %) et de l'Italie, celle de la France, étalée sur dix ans, pourrait être couverte par une taxe de moins d'un centime sur le gazole.

L'opposition écologiste au Lyon-Turin est plus surprenante que celle des économistes, et incompré-

hensible : les vallées alpines et les autoroutes d'accès sont devenues des couloirs à camions dangereux et pollués, et la Côte d'Azur n'est pas épargnée. Pour préserver leur environnement, les Suisses ont percé leurs tunnels ferroviaires pour endiguer un trafic de seulement 1 200 000 camions par an.

Selon les écologistes, le Lyon-Turin engendrerait un « désastre environnemental » (rien de tel n'a été observé en Suisse) et son bilan carbone resterait négatif jusqu'en 2050. Une étude récente réalisée pour RFF par des experts indépendants – Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry – a démontré que les émissions de gaz à effet de serre lors de la construction de l'ouvrage seraient compensées par les effets des reports modaux 7 ans après sa mise en service (voir FNAUT Infos 217).

Les écologistes souhaitent un report du trafic de fret sur le rail, mais préconisent d'attendre que la ligne historique, utilisée à 20 % de sa capacité, soit saturée. Elle ne le sera jamais, car elle est à un tunnel de base ce que la RN 6, qui passe par le col du Mont-Cenis, est au tunnel du Fréjus. Ses performances ne permettent pas un basculement du trafic routier sur le rail : elle culmine à 1300 m d'altitude et ses rampes de 3 % interdisent le passage de trains longs et lourds. L'exemple du tunnel suisse du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel de base : 4 ans après sa mise en service, le trafic annuel y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes.

Enfin faut-il opposer les grands projets ferroviaires à la modernisation du réseau classique ? Les promoteurs de la route opposent-ils les autoroutes aux routes ordinaires ? Il est illusoire de croire que l'abandon du Lyon-Turin bénéficierait aux lignes existantes : il entraînerait au contraire de nouveaux et très coûteux investissements routiers sur l'axe France-Italie.

En diabolisant un projet bénéfique à l'environnement, au lieu de réclamer la mise en place d'une redevance routière spécifique qui en faciliterait le financement et lui donnerait tout son sens selon l'exemple suisse, les opposants au Lyon-Turin font le jeu de la route et de l'avion, et entravent la construction européenne.

Le tramway d'Avignon

Gisèle di Biagi
Atouts Tram Grand Avignon



L'association Atouts Tram a été créée en octobre, avec le soutien de l'ancienne municipalité, 2013 par des personnes ayant vu dans le tramway un projet transport mais aussi un outil de développement du territoire prenant en compte la complexité urbaine : économique, sociale et environnementale.

Nous avons participé à toutes les réunions de concertation durant la période des décisions, et avons choisi d'être une force non de contestation mais de proposition, et de ne pas chercher à nous substituer aux décideurs élus.

Nos actions avant les municipales : inauguration de la maquette du tramway ; conférence de presse.

Cécile Helle, PS hostile au tramway, est élue maire d'Avignon et Joris Hébrard, FN lui aussi hostile au tramway, est élu maire du Pontet. Jean-Marc Roubaud, UMP qui a voté le projet lors du précédent mandat, est élu président du Grand Avignon.

Après les municipales : ne voyant venir aucune décision, élaboration et distribution d'une plaquette à tous les conseillers communautaires en mai 2014 ; en juin, conférence de presse à bord de la maquette du tramway puis conférence de Jean Sivardière en mairie, suivie par une centaine de personnes.

En juillet 2014, annonce par le Grand Avignon de la réduction de moitié des crédits disponibles, qui passent de 265 à 130 millions et on parle alors de BHNS.

Rencontre avec les élus (Roubaud, Helle, Hébrard, Liotaux, Castelli) pour essayer de comprendre. Face au blocage, conférence de presse très réussie sur « la vérité sur le financement du tramway », et distribution d'un tract d'Atouts-Tram informant les habitants des hausses d'impôts qu'ils pourraient subir en cas d'abandon du tramway.

Depuis cette date, lobbying. Rencontre avec le préfet ; contact avec Corinne Lepage pour prendre conseil. Conférence de presse commune avec la CCI, la Chambre des métiers, la FNAIM, le BTP. Nous répondons actuellement aux demandes de rendez-vous du parti EELV et des tendances de l'UMP. Rencontre avec Madeleine Lechmann, de l'ATE suisse.

Conclusion – Nous estimons qu'Avignon, ville historique et culturelle, mérite ce tramway susceptible de résoudre les problèmes de transport et de redynamiser le territoire. Nous restons force d'accompagnement du projet et de proposition, dans le respect de la DUP. Celle-ci garantit la pertinence et la cohérence d'un projet ratifié par les anciens élus du Grand Avignon.



Nantes, cinéma « Le Katorza »



Marc Debrincat
juriste de la FNAUT

Introduction

Actions de protection du patrimoine ferroviaire menées par Xavier Braud : à noter une décision intéressante de la Cour Administrative d'Appel de Lyon sur les occupations illicites d'emprise. La Cour rappelle que les « emprunts routiers » sur les lignes non déclassées ne sont pas légaux ; un document récapitulatif des actions contentieuses menées par Xavier Braud est disponible.

Trois points seront développés au cours de cet exposé : le CA de la SNCF, les droits des voyageurs, l'organisation de la FNAUT.

1. Le Conseil d'Administration de la SNCF

Ce sera bientôt celui de SNCF Mobilités.

Un poste à sauvegarder : il a fallu attendre la fin du processus législatif d'élaboration de la loi sur la gouvernance ferroviaire pour qu'un amendement réintroduise au moins un représentant des utilisateurs du rail à SNCF Réseau et Mobilité. Quelle vision de la démocratie participative ! Utilité de notre action. Etape suivante : les décrets sur la composition des CA de ces EPIC. La loi prévoit au moins un représentant des utilisateurs fret ou voyageurs. Les décrets auraient pu prévoir un représentant du fret et un des voyageurs, ils ne prévoient qu'un représentant soit du fret, soit des voyageurs. Or ce ne sont pas les mêmes préoccupations, pas les mêmes régimes juridiques d'organisation et de droits. Nous nous sommes manifestés auprès de l'ARAF. Objectif pour mi-2015 (sous réserve de l'avis du Bureau) : obtenir le « renouvellement » de la nomination des titulaires actuels aux CA de RFF et SNCF.

Pour quelle utilité ? Représenter l'ensemble des voyageurs est une fiction juridique. La force et la compétence du réseau FNAUT permettent cependant d'intervenir sur l'ensemble des sujets « voyageurs ». Voici notamment les sujets suivants que j'ai « portés » au niveau du Conseil d'Administration :

- **conventions TER** : mesures de dédommagements des abonnés quasi-systématiques dans les conventions, faire part des inquiétudes sur les transferts sur route ;

- **tarification TER** : la liberté tarifaire accordée aux régions pourrait conduire à une balkanisation des tarifs avec des questions graves sur les tarifs de correspondance et la portée des cartes de réduction et abonnements commerciaux ;

- **Instances Régionales de Concertation des gares** : bien qu'elle ne soit pas de droit, la participation des représentants FNAUT est maintenant institutionnalisée.

- Interface avec la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM, ministère de l'Écologie)

- Rouage essentiel dans le cadre des dossiers de fond.

2. Les droits des voyageurs / La qualité de service

Ouverture à la concurrence et qualité de service. L'ouverture à la concurrence relève, à ce jour, de l'open access, Mais qu'il s'agisse de réglementation européenne, nationale ou d'exigences conventionnelles, il n'y a pas de spécifications en matière de qualité de service. Il n'y a pas, par exemple, de dispositions sur les éléments de confort et les équipements ainsi que leur taux de disponibilité que doit comporter le matériel voyageur. Le confort et la qualité de service à bord sont pourtant des éléments essentiels. Les services relevant, actuellement, des nouveaux opérateurs n'ont pas présentés de différentiel notable de qualité de service avec SNCF...

Nécessité d'un cahier des charges de qualité de service pour opérer sur le RFN en l'absence de dispositions juridiques existantes qui soient de portée contraignante. La « nécessité d'un contrôle de la qualité de service » est le corollaire de l'ouverture à la concurrence : c'est un des modes de régulation incitatif dégagé par les recherches de Jean Tirole (Le Monde, 31 octobre 2014).

L'information multimodale / l'information en temps réel / la distribution multimode et multioérateurs sont chez nous des laissés pour compte de l'organisation des transports publics. Malgré d'innombrables colloques et instances savants sur la question, rien ne se passe, en dehors d'initiatives partielles d'opérateurs ou d'AO. La

solution, comme chez nos voisins allemands et suisses est que ce soit partagé par les AO et les exploitants, de manière volontaire, sans attendre que l'Etat sorte de sa léthargie. Il s'agit d'un point essentiel pour l'attractivité des transports publics. Est-ce qu'il n'est pas trop tard pour une initiative nationale alors que Google le fait presque parfaitement.

L'action de groupe. C'est une arme de dissuasion qui est confiée aux associations de consommateurs. Elle entre parfaitement dans le champ des transports (contrats d'adhésion, préjudices financiers multiples et de faibles montants). Par contre, elle n'a pas pour but de conférer des droits s'il n'y en a pas : la Cour de cassation a tué les actions en dédommagements des retards ferroviaires. Les règlements européens sur les droits des voyageurs pourraient constituer des fondements sérieux d'ac-

tion de groupe. Le service juridique de la FNAUT a mis au point une note de réflexion théorique et sommes en veille sur les « propositions » et cas qui nous sommes soumis. Reste la question de la capacité financière et des moyens humains internes disponibles.

Notre renouvellement d'agrément semble en bonne voie.

3. Notre organisation

Il nous manque, notamment, un émissaire du Bureau pour rencontrer les nouvelles associations, et un porte-parole grands médias audiovisuels. La question du « local » parisien devrait être abordée en profondeur par le Bureau.

Ces cartes sont entre nos mains !

Réflexions sur la FNAUT

Jean Sivardière
président de la FNAUT



La FNAUT aujourd'hui

1 – Un des points forts de la FNAUT est son organisation interne, satisfaisante au moins dans ses principes même si sa mise en œuvre est fragile.

Nous avons un Parlement, c'est notre Conseil national, bien représentatif de nos diversités géographiques et techniques, qui débat 3 fois par an tout un samedi pour analyser les faits nouveaux et actualiser notre doctrine. Ce n'est pas un cénacle intellectuel, il mène de manière collégiale des réflexions difficiles mais indispensables pour orienter notre action (récemment, la fraude dans les transports publics). Ses travaux se retrouvent dans les dossiers de FNAUT Infos.

Notre exécutif est le Bureau national, qui se réunit chaque mois à Paris.

Nos fédérations régionales ont un rôle évident à jouer depuis la décentralisation. La réforme territoriale et l'accroissement des compétences des Régions vont d'ailleurs nous amener à revoir et renforcer notre organisation régionale.

Nos réseaux thématiques facilitent les échanges en continu entre militants travaillant dans le même secteur. Le Bureau compte sur eux pour qu'ils rassemblent des informations, mettent à jour les dossiers qui les concernent et préparent les réactions publiques de la FNAUT à l'actualité.

Enfin la répartition des rôles entre associations locales et FNAUT nationale est saine : ces associations disposent de toute leur autonomie pour leurs actions locales, la FNAUT intervenant essentiellement sur le plan national.

2 - Notre crédibilité auprès des politiques et nos quelques succès médiatiques sont beaucoup dus à notre indépendance politique, mais aussi à notre approche rationnelle, pragmatique, non idéologique et non dogmatique des problèmes de transport, essayant de conserver toujours une vue d'ensemble de la problématique des transports, de tenir compte de tous les paramètres et contraintes : techniques, géographiques, financières, économiques, environnementales, sociologiques, institutionnelles ou politiques.

Nous basons nos réflexions et nos propositions sur des faits et des chiffres précis, sur des observations de terrain faites en France et à l'étranger, sur des enquêtes, sur les études de nos militants et sur les expertises réalisées à notre demande par des spécialistes de haut niveau sur financement extérieur.

Ces enquêtes, études et expertises sont indispensables car le secteur des transports évolue très rapidement et nous devons être bien informés des nouveautés et savoir quoi en penser. Nos enquêtes récentes ont porté sur Eurolines (Jean-Bernard Lugadet), l'intermodalité (Jean-François Troin), les déplacements dans les grandes villes (Jean Macheras), la gratuité des transports en Europe (JS),... Nos études, réalisées par des militants (Marc Debrincat, Jean Lenoir, JS,...) portent sur des sujets variés ; vendues à des organismes publics, elles nous permettent de boucler notre budget. Les études en cours concernent les transports « low cost », le maillage du réseau ferré. Enfin les expertises complètent nos sources de réflexion, la dernière a porté sur le covoiturage longue distance (Bruno Cordier), et nous avons des projets concernant les transferts sur route ou encore l'autopartage, mais nous peinons à en trouver le financement.

A noter aussi le travail que nous effectuons en analysant des rapports, souvent en les critiquant, par exemple le récent rapport Baupin-Keller (Annick de Montgolfier).

3 – Nous sommes aujourd'hui bien reconnus par nos interlocuteurs politiques. Mais nos idées sont souvent difficiles à défendre. Par exemple, nous avons contre nous la plupart des écologistes et environnementalistes quand nous réclamons l'extension du réseau des LGV ou le tunnel du Lyon-Turin ; des associations de consommateurs quand nous réclamons la hausse des taxes sur les carburants routiers ou l'instauration du péage urbain ; et des automobilistes quand nous réclamons la baisse des vitesses maximales autorisées. Nous devons donc affiner notre pédagogie, conserver les arguments rationnels, techniques, économiques ou financiers, mais nous devons sans doute mettre davantage en avant les conséquences positives de nos préconisations, afin de ne pas apparaître « punitifs ». Par exemple le gain financier et la facilité de déplacement associés à l'usage du transport collectif, ou encore le gain d'espace public lié à la diminution du trafic automobile en ville, ou encore le gain en qualité de vie dans les vallées alpines rendu possible par la réalisation du projet Lyon-Turin.

Conclusion du congrès

Ce congrès a été une réussite et je souhaite à nouveau remercier tous ceux qui y ont contribué : les membres des associations nantaises, de la FNAUT Pays de la Loire et de la FNAUT nationale, ainsi que les différents intervenants.

Le peu de temps disponible pour cette rencontre était très limité, mais il a été bien valorisé : il a permis de vérifier notre accord sur l'analyse de l'actualité, de bénéficier de débats instructifs avec des élus compétents et des experts de haut niveau, de décerner des tickets verts et rouges, de donner la parole à divers militants de la FNAUT.

Les actes du congrès seront publiés rapidement, et vous les recevrez gratuitement. Un résumé des conclusions du congrès sera par ailleurs publié dans FNAUT Infos.

N'oubliez pas de remplir le questionnaire et de nous le remettre avant de partir, ou de nous le renvoyer par la suite : ce congrès a sans doute souffert de divers défauts, vos avis seront étudiés attentivement par le bureau et il en sera tenu compte dans l'organisation du prochain congrès.

Ce 20ème congrès aura lieu en 2016, il faut penser dès aujourd'hui à son organisation matérielle. Aussi nous lançons un appel aux associations de la FNAUT en les invitant à proposer leur candidature : il s'agit d'un travail important mais, outre le service rendu à la fédération, il renforce l'image et la notoriété de l'association organisatrice.

Nous comptons aussi sur vous pour faire connaître la FNAUT (par exemple en mentionnant l'affiliation de votre association sur ses documents, communiqués de presse et site internet – cela peut vous être utile en donnant une meilleure visibilité à votre association), les conclusions de ce congrès ainsi que son bulletin mensuel FNAUT Infos auprès des journalistes de votre région ou de votre ville. La participation de vos associations à la vie de la FNAUT est essentielle à sa vitalité : nous avons besoin de bien connaître ce qui se passe sur le terrain et les questions que vous vous posez, et de recueillir vos idées.

Après ce congrès, la FNAUT va poursuivre ses activités malgré les difficultés habituelles : interventions auprès des médias, lobbying auprès des associations d'élus, de la SNCF, de RFF et du gouvernement, aide aux usagers en cas de litiges et actions juridiques, débats du conseil national, journée de formation en mai 2015, réalisation d'études et recherche de financements pour des expertises, publication de FNAUT Infos. Nous envisageons d'organiser un colloque, courant 2013, sur le thème de « la réforme territoriale et son impact sur les transports ».

Permettez-moi enfin de vous encourager à intensifier vos activités militantes dans le secteur des transports. Ce secteur a une importance cruciale pour la vie quotidienne des usagers et des habitants, et aussi une importance économique, écologique et sociale primordiale pour la collectivité, mais il est organisé de manière globalement irrationnelle. Les enjeux sont bien connus :

- les difficultés de déplacement, pour les usagers des transports (manque de capacité, services souvent perturbés) et pour les automobilistes (embouteillages) ;

- une demande croissante, insatisfaite à ce jour, en transport alternatif à la voiture ;
- la santé publique dans les zones urbaines polluées ;
- la dépendance pétrolière du secteur des transports, qui le fragilise, et le poids des importations de pétrole dans notre balance commerciale ;
- le réchauffement climatique, mieux connu mais toujours aussi peu pris au sérieux par nos responsables politiques.

Face à tous ces défis, notre engagement commun a un sens et doit être renforcé face à un gouvernement faible et peu clairvoyant malgré ses discours. La FNAUT dispose d'une doctrine claire et cohé-

rente, et elle voit la pertinence de ses analyses et de ses propositions confirmées par les faits.

Enfin l'expérience montre qu'à force de travail et de continuité, il est possible d'obtenir des résultats : voyez la « virgule de Sablé » obtenue après 10 ans d'efforts, ou le tramway de Tours (40 ans d'efforts). Notre travail pédagogique auprès des pouvoirs publics, des exploitants des services de transport et de l'opinion est difficile mais passionnant. Ne cédon pas au découragement : dans un pays qui n'a pas de pétrole, et malheureusement pas beaucoup d'idées et surtout de courage politique, nous pouvons avoir collectivement une influence importante même si elle est rarement spectaculaire. Il est de notre responsabilité de citoyens de poursuivre notre action.

Rendez-vous en 2016 à Strasbourg pour notre prochain congrès !





15/11/2014

Nantes - Des experts de la mobilité font étape en ville

Le tram-train entre Nantes et Châteaubriant pourrait se voir attribuer un ticket vert par les membres de la FNAUT.

Prochain arrêt : Manufacture des tabacs. C'est ici, que près de 150 membres de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) vont faire une halte ce week-end pour décrypter les enjeux liés aux questions de mobilité.

Au menu des discussions : les trains, trams et voitures...

A l'issue de ce congrès, des tickets verts et des tickets rouges sont attribués. Ils récompensent des réalisations exemplaires en matière de transport public pour l'un et des politiques dommageables à une mobilité responsable pour l'autre. Cette année, pour le ticket vert, il y a cinq « nommés » dont la Région Pays de la Loire pour la réouverture de la ligne de train entre Nantes et Châteaubriant.

Retrouvez notre dossier spécial dans votre édition Presse Océan de ce samedi 15 novembre 2014.



16/11/2014

Nantes Les regrets des usagers des transports

Les 150 délégués nationaux de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports ont plutôt fait grise mine à l'heure des conclusions de leur congrès national réuni à Nantes. « Comme celle du gouvernement Ayrault, la politique actuelle des transports se met en place de manière improvisée et incompréhensible », regrettent les responsables du mouvement.

A l'appui de ce bilan, ils observent « une faiblesse regrettable des pouvoirs publics devant tous les lobbies, « bonnets rouges, transporteurs routiers, autocaristes. ». Ils notent de graves menaces sur le service public « sous développé dans les zones périurbaines et rurales ». Et ils regrettent une « politique routière dépassée ».

Pour cela, la Fnaut demande à l'État de réorienter sa politique par l'abandon de grands projets « inutiles et nocifs » comme l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, par la mise au point d'un schéma des infrastructures ferroviaires, par l'obligation pour les agglomérations d'établir un plan de déplacements urbains visant à la réduction de la circulation automobile, l'autorisation sans conditions de l'expérimentation du péage urbain, une intervention rapide pour maintenir et développer les services ferroviaires Intercités.

La fédération a néanmoins salué le travail des régions, comme celle des Pays de la Loire, pour leur politique de réouvertures des lignes régionales comme Nantes-Châteaubriant.

La Fnaut appelle l'Etat à réorienter sa politique de transports

A l'occasion de son 19e Congrès qui s'est tenu à Nantes les 15 et 16 novembre, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) a sévèrement critiqué la politique des transports du gouvernement qui menace selon elle le transport public et «contribue à la dégradation de l'environnement global et local». Elle a aussi décerné ses traditionnels tickets verts ou rouges aux collectivités et aux élus.

Déception et «vif mécontentement» à l'encontre de la politique de l'Etat en matière de transports ont dominé le 19e Congrès de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) organisé à Nantes les 15 et 16 novembre. «Comme celle du gouvernement Ayrault, la politique actuelle des transports n'a été précédée d'aucune réflexion de fond et se met en place de manière improvisée, incompréhensible car sans ligne directrice, sans vision économique, sociale et écologique à long terme», juge la Fédération qui reproche au projet de loi sur la transition énergétique de faire l'impasse sur le secteur du transport collectif et au redécoupage régional d'avoir été conçu «sans la moindre référence aux flux de déplacements». La Fnaut pointe aussi «une faiblesse regrettable devant les lobbies», ce qui conduit selon elle à des décisions «incohérentes, démagogiques, contraires à une transition énergétique et ruineuses pour l'Etat : l'abandon de l'écotaxe en est le meilleur exemple». La Fédération d'usagers juge du coup «le service public menacé». «Refusant la suppression des niches fiscales anti-écologiques et la mise en œuvre d'une fiscalité écologique soi-disant punitive, le gouvernement se prive des moyens nécessaires à une politique ambitieuse d'investissements de transports urbains et ferroviaires», souligne-t-elle. Elle dénonce aussi «une politique routière dépassée», regrettant la relance de projets autoroutiers en milieu urbanisé, le retour des travaux routiers dans les contrats de plan Etat-régions et la libéralisation à venir des services interrégionaux d'autocars. Sans recherche de complémentarité entre train et autocar, celle-ci risque à ses yeux de menacer les services Intercités.

Dans la motion adoptée à l'issue de son congrès, la Fnaut demande donc à l'Etat de «réorienter sa politique pour relancer les services publics de transports et tenir compte des impératifs écologiques». Concernant les infrastructures de transport, elle souhaite «l'abandon de grands projets inutiles et nocifs pour l'environnement» – parmi lesquels l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le canal Seine-Nord, la LGV Poitiers-Limoges, les métros automatiques dans les zones rurales d'Ile-de-France, les gares TGV «exurbanisées» d'Agen, Montpellier... -, la «mise au point d'un schéma des infrastructures ferroviaires», un nouvel appel à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) portant sur la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines, la rénovation des 2.500 km de lignes ferroviaires capillaires dédiées au fret qu'elle juge menacées de disparition par le manque de moyens financiers de RFF et la réorientation des contrats de plan Etat-régions en cours de négociation vers les transports collectifs urbains et ferroviaires. En termes de gouvernance, elle avance cinq propositions : l'obligation pour les agglomérations de moins de 100.000 habitants d'établir un Plan de déplacements urbains visant à une réduction de la circulation automobile ; l'autorisation sans conditions de l'expérimentation du péage urbain ; l'obligation pour l'Education nationale d'établir un plan de déplacements pour les personnels et les élèves afin notamment de «réduire l'accompagnement automobile des enfants» ; une réduction de 10 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes et autoroutes et le lancement d'une campagne nationale en faveur de l'écoconduite ; une «intervention rapide» pour maintenir et développer les services ferroviaires Intercités ; la création d'une instance permanente de concertation entre l'Etat, la SNCF et les utilisateurs des Intercités et des TGV». Enfin, la Fnaut réclame quatre mesures fiscales : l'abaissement du taux de TVA sur les transports publics de 10% au taux réduit de 5,5%, l'alignement progressif de la taxation du gazole sur celle de l'essence, la taxation du kérosène consommé lors des vols intérieurs et la revalorisation de la taxe à l'essieu pour compenser l'abandon de l'écotaxe et l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes.

LES TICKETS VERTS OU ROUGES 2014

Traditionnellement, la Fnaut a décerné au cours de son congrès des tickets verts ou rouges aux collectivités ou aux élus, en fonction de la réussite ou non de leurs projets de transports. Au cours de cette édition 2014, les tickets verts sont allés à la Communauté d'agglomération du Grand Besançon et à son président, Jean-Louis Fousseret pour l'introduction du tramway dans une agglomération de taille moyenne. Les régions Aquitaine, Centre, Franche-Comté, Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont aussi été gratifiées d'un ticket vert pour leur politique de réouverture de lignes régionales «qui va à l'encontre de la politique de contraction du réseau ferroviaire poussée par l'Etat», a insisté la Fnaut. Deux élus ont chacun bénéficié d'un coup de chapeau : Jean Germain, ancien maire PS de Tours pour «la réalisation exemplaire du tramway de Tours dont le succès commercial dépasse largement les prévisions» et Joël Bruneau, maire UMP de Caen «pour la décision de remplacer le TVR par un 'vrai' tramway». En revanche, deux nouveaux élus écopent d'un ticket rouge : Brigitte Fouré, maire UMP d'Amiens, et Alain Gest, président UMP d'Amiens Métropole, se voient reprocher d'avoir «fait échouer un projet de tramway alors que ce mode de transport a démontré son efficacité pour le service public et l'environnement dans toutes les villes françaises où il a été réintroduit».

Transports : des usagers très vigilants

Des experts de la mobilité font étape en ville durant deux jours pour évaluer les politiques de transports.

Prochain arrêt : Manufacture des tabacs. C'est ici, que près de 150 membres de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) vont faire une halte ce week-end pour décrypter les enjeux liés aux questions de mobilité.

« On ne comprend pas pourquoi le développement des Chronobus tarde »

» Stop aux voitures

« Nous ne sommes pas des intégristes qui refusent l'utilisation des véhicules. Mais elle doit être raisonnée », estime Jean-Bernard Lugadet, président de l'Association nantaise déplacements environnement (ANDE).

« On est allé trop loin dans la copie du modèle californien : l'espace n'est pas adapté. À Nantes, il y a d'autres solutions que l'amélioration du boulevard périphérique pour résoudre le problème des embouteillages. Il y a aussi des endroits où la voiture ne devrait pas aller comme les centres-villes. Des efforts ont été faits mais cela ne suffit pas. On est trop laxiste avec les automobilistes qui em-



Jean-Bernard Lugadet : « Une politique à deux vitesses ». Photo PO-OL

pruntent le cours des 50-Otages et n'ont pas le droit. On n'y voit pas que des touristes mayennais perdus... »

» Bus à deux vitesses

« Les Chronobus nantais sont un bel exemple de réussite en ce qui concerne l'intermodalité, estime Jean-Bernard Lugadet. La connexion entre les différents réseaux de transports est bonne. Mais tout n'est pas parfait. On ne comprend pas pourquoi le développement des lignes C8, C9 et C10 tarde autant. Il n'y a pas de concertation sur le sujet. Aucune information ne filtre. Il y a aussi une politique à deux vitesses. Le réseau de bus classique n'est pas toujours bien valorisé. Enfin, dans les pôles multimodaux comme Pirmil et Beauséjour, il y a parfois des aberrations dans l'information fournie aux usagers. »

» Tram : raccorder et développer

« Le tram est une belle aventure depuis bientôt trente ans. Le projet de raccordement entre les lignes 1 et 2 offre un potentiel de développement extraordinaire, insiste Jean-Bernard Lugadet. Mais il faut rester vigilant. L'étoile ferroviaire autour de l'agglomération n'est pas assez valorisée. On prend du retard. Installer des aires de covoiturage à chaque carrefour le long des 2x2 voies, n'est pas très pertinent. Les bus pourraient être développés. Une meilleure complémentarité entre les transports urbains et les trains doit aussi voir le jour. C'est un gisement de progrès. »

Julien Chaillou

Les usagers jugent le transport public à Nantes

À l'occasion du congrès national de la Fédération des associations d'usagers des transports, les militants distribuent bons et mauvais points sur les transports à Nantes et ils insistent sur les liaisons périurbaines.

Jean-Bernard Lugadet, Nicolas Poinot et Dominique Romann, militants de la Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers des transports).

Comment se portent les transports publics à Nantes ?

J.-B. L et N. P : Relativement bien, même si aux heures de pointe, on doit faire face à la marée automobile. Nantes est un élève méritant, mais il doit redoubler d'efforts notamment pour honorer son titre de première ville à avoir relancé le tram en France, dans les années 80. Aujourd'hui, le réseau de tram demeure performant. La preuve : la ligne 1 transporte 120 000 voyageurs par jour. C'est considérable quand on sait, par exemple, que la ligne de métro à Rennes est à 85 000 voyages par jour. Le chronobus est aussi une satisfaction, grâce aux fréquences resserrées et aux nouveaux horaires élargis. Même si, à notre avis, les aménagements ne sont pas toujours suffisants pour bloquer les voitures.

Comment développer le tram dans l'avenir à Nantes ?

J.-B. L. et N. P : Le busway, la ligne 4, est victime de son succès. Les bus sont bondés avec 35 000 voyages par jour. C'est plus que le score de la ligne 2 de tram à ses débuts. À nos yeux, il faut maintenant que le busway devienne une ligne de tramway. Mais, la ville et la Semitan s'orientent plutôt sur la mise en service des bus à trois caisses et à double articulation, pourtant très chère (800 000 €).

Quelle est à votre avis, les priorités dans l'agglomération ?

N. P : Sans hésiter, le transport périurbain, sans passer par le centre de Nantes et en particulier par Commerce. Comment éviter de prendre sa voiture, quand les cars Lila sont engloutis dans la circulation. Il y a beaucoup de progrès à faire dans ce cadre. À tous les niveaux. Par exemple, la gare de Mauves-sur-Loire est saturée le matin avec plus de 80 montées dans le même Ter parfois. Une future liaison des lignes 1 et 2 de tram, envisageable au-delà de 2020, va dans la bonne voie. Malgré les problèmes de financement.

Vous êtes aussi très attentif au ferroviaire...

N. P. : La liaison entre le conseil régional et la métropole sur les questions ferroviaires n'est pas à la hauteur des enjeux. Ça ressemble trop à des bouts de tissus qu'on raccommode. Il est nécessaire d'avoir plus de courage politique pour optimiser les infrastructures ferroviaires existantes. Il faut à tout prix créer des tickets par zone comme à Paris, avec la carte Orange.

Que pensez-vous du tram-train ?

D. R. : Forcément, on ne peut que se réjouir de la réouverture de la ligne. En revanche, le matériel léger, qui ne permet pas d'aller au-delà de Châteaubriant, pose problème. On n'a sans doute aussi pas été assez ferme avec la Région pour demander que les dessertes soient mieux coordonnées avec les cars Lila.

Comment se déroule le débat public sur le projet Nantes-Rennes en train ?

D. R. : La commission de débat public nous propose uniquement de nous situer sur des scénarios précis. Ce n'est pas cela, la démocratie. Il a manqué une phase préliminaire durant laquelle chacun aurait pu faire des propositions.

Sur l'île de Nantes, vous réclamez le maintien d'une voie ferrée.

D. R et N. P. : Oui. Il ne faut pas enlever toutes les voies. Mais le projet de l'île de Nantes nous semble très planifié du côté de la métropole et de la Samoa, la société d'aménagement. Les transports en commun viennent après l'urbanisation. Alors qu'il faudrait raisonner à l'inverse. Il nous semble indispensable de construire un pont ferroviaire à quatre mètres au-dessus de la Loire en gardant le principe du talus ferroviaire pour créer une alternative au tunnel ferroviaire de Chanthenay en direction de Saint-Nazaire. Et que l'on ne nous dise pas que cela ne va pas s'intégrer dans la ville. En Europe et en particulier en Allemagne, les exemples réussis de lignes ferroviaires en milieu urbain ne manquent pas.

Et le projet de restructuration de la gare actuelle ?

D.R et N. P. : La future passerelle n'est pas forcément bien placée. Il aurait fallu qu'elle soit plus centralisée sur les quais. Et la future gare routière, telle qu'elle semble conçue, avec des bus en ligne, est d'un autre temps.

« Nantes-Châteaubriant ? Ça coince »

La Fédération des associations d'usagers des transports (Fnaut) était en congrès, ce week-end, à Nantes. Incisive.

Deux questions à Fabrice Eymon, président de la Fnaut des Pays de la Loire.

Vous avez débattu avec les élus samedi. Qu'est-il ressorti de positif ?

Les élus sont confrontés à une baisse de moyens. Ce qui rend leurs marges de manoeuvre plus réduites. Du coup, on ne peut que saluer le travail des Régions qui assument les efforts en matière de ferroviaire, à la place de l'État. Il y a l'exemple de la ligne Nantes-Pornic. Sans la Région, la SNCF l'aurait fermée. Ça fait partie du problème actuel. On a trop privilégié les modes de transport les plus polluants : les routes, avec le transport des marchandises par les camions, et l'avion. Et puis, dès que ça concerne les transports publics, on compte ses sous. Par contre, pour le routier, on ne compte plus ses sous. Dans les grandes villes comme les moyennes.

Qu'est-ce qui ne marche pas en Loire-Atlantique ?

Le tram-train Nantes-Châteaubriant n'est pas à la hauteur (1). Il y a beaucoup de retards sur la ligne. On a reçu des mails d'usagers qui ont repris leur voiture. La Région met en cause le matériel utilisé, trop sophistiqué, qui entraîne des pannes. Pour se rendre d'un point à l'autre de la ligne, il faut 1 h 04. Soit le même temps qu'en 1980, du temps du train. En moins confortable. Or, on est en droit de demander du progrès ! Le tram-train n'était pas la bonne option. Sur 62 km, un TER aurait été plus approprié. On a aussi abordé le coût. Le car Lila faisait la navette pour 2,40 €. Le tram-train c'est 8 à 10 €. Cet écart fait partie des choses mal vécues par les usagers.

(1) La Fnaut a néanmoins décerné un ticket vert à la Région des Pays de la Loire pour avoir rouvert la ligne.

Tram-train Nantes-Châteaubriant. La grogne s'installe chez les usagers

Trop de retards et d'annulations font réagir les usagers et principalement les lycéens de Sucé-sur-Erdre. Et avec la suppression des cars Lilas, pas de solution bis.

En février 2015, le tram-train de la ligne Nantes-Châteaubriant soufflera sa première bougie.

Pour la SNCF, les chiffres de fréquentation et de fonctionnement « sont corrects ». Mais à Sucé-sur-Erdre, on constate surtout des dysfonctionnements qui perdurent, ce qui a entraîné nombre de doléances des usagers.

Si Nort-sur-Erdre et Sucé-sur-Erdre se taillent la part du lion dans la fréquentation (762 abonnés), Sucé-sur-Erdre caracole en tête des abonnements scolaires (270). « Nos lycéens n'ont pas le choix. Leurs établissements sont dans le centre de Nantes », commente Jean-Louis Roger, le maire.

La SNCF avance que 96 % des trains ont assuré leurs dessertes entre mars et octobre. Mais la première adjointe sucéenne ne tarde pas d'ajouter : « Entre les trois grèves, la collision du 6 mai, l'annulation récurrente du 7 h 23 (témoignages à l'appui) et les retards accumulés, la gare de Sucé-sur-Erdre ne valide pas ce chiffre. Depuis septembre, les collégiens et lycéens se retrouvent sur le quai de la gare sans transport ou lâchés dans la nature en attendant une navette de remplacement pour cause de panne. Les établissements sanctionnent les retards des élèves, qui sont inscrits dans les dossiers des terminales. »

La Région avait pourtant promis qu'elle communiquerait sur les difficultés rencontrées par les jeunes. Testé à plein régime depuis septembre, le tram-train voit régulièrement l'annulation du train de 7 h 23, pour cause de mauvais fonctionnement du logiciel qui assure la transmission numérique des informations. Ce logiciel sera bientôt remplacé. « Jusqu'alors, le réseau de transports Lila était une des raisons de s'installer à Sucé. Désormais, des familles se retrouvent sans aucun moyen de transport pour leurs ados », explique la municipalité.

Les usagers retrouveront peut-être le sourire avec la solution mise en place : deux bus seront désormais positionnés en gare de Sucé. Si le 7 h 23 ne se présente pas, les passagers en provenance de Nantes et à destination de Nort-sur-Erdre ou de Châteaubriant seront invités à les emprunter.



Frederic Brenon - 05.12.2014

Nantes-Châteaubriant: Des mesures pour regagner la confiance des usagers du tram-train

La région promet que les incidents techniques qui ont perturbé la ligne de tram-train depuis septembre seront bientôt résolus. Elle espère convaincre les voyageurs déçus...

Un peu plus de trois mois après la mise en service totale de la ligne de tram-train Nantes-Châteaubriant, la région Pays de la Loire a annoncé jeudi soir plusieurs mesures destinées à «redonner confiance» aux usagers du tram-train.

Il faut dire qu'outre des retards, plus de 250 voyages ont dû être supprimés ces trois derniers mois (surtout en septembre) en raison d'incidents techniques. En cause: des pannes de logiciel, de palpeurs ou de couplage.

Promesse d'un service performant début 2015

«Un nouveau logiciel arrivera courant décembre, le reste sera résolu d'ici janvier. On retrouvera un service performant début 2015», promet Gilles Bontemps, vice-président du conseil régional.

«Ces dysfonctionnements ont créé du mécontentement, reconnaît l'élu. Mais il faut aussi se rappeler que le tram-train est un matériel innovant, extrêmement sophistiqué. Il n'est pas étonnant qu'il y ait encore des réglages à faire.»

Tarifs promotionnels

Pour rassurer les clients, la région s'engage donc à publier chaque semaine, sur le site Internet de la ligne Nantes-Châteaubriant, à partir du 20 décembre, des indicateurs sur les suppressions de trains, leur ponctualité et leur surcharge éventuelle.

Toujours sur le site Internet, un formulaire permettra également aux usagers de signaler des problèmes rencontrés et la «réponse sera garantie». Enfin, des offres promotionnelles sur les trajets occasionnels seront formulées au 1er semestre 2015.

Fréquentation satisfaisante

Au-delà de ces difficultés techniques, la ligne de tram-train Nantes-Châteaubriant a plutôt la cote chez les habitants du Nord-Loire. Plus de 1.500 abonnements ont déjà été souscrits tandis que la fréquentation moyenne atteint 3.000 voyages par jour.

«Après trois mois seulement de circulations à plein régime, c'est très satisfaisant, juge Gilles Bontemps. Cela représente un tiers de l'objectif final que l'on s'est fixé pour 2017 [11.200 voyages par jour].»

Actes du 19ème congrès de la FNAUT, édités en mars 2015
Transcription et rédaction : Jean Sivardière
Mise en page : Fabrice Michel
Crédits photos : Fabrice Michel et Marc Debrincat pour la FNAUT
Couverture : théâtre Graslin à Nantes (photo : Fabrice Michel)



19ème congrès

Nantes - 15 & 16 novembre 2014

Le 19ème congrès de la FNAUT était organisé par :



ando

Association Nantaise
Déplacements Environnement

