

Comodalité Tarification des transports urbains : un créneau pour la gratuité ?

On connaissait la multimodalité, ou plurimodalité, politique consistant à offrir à un voyageur ou à un chargeur la possibilité de choisir librement entre plusieurs modes de transport sur un même itinéraire (par exemple entre le TGV, l'avion et l'autoroute sur Paris-Bordeaux, ou entre l'autoroute, le rail et la voie d'eau sur l'axe rhodanien). Le choix qui sera effectué peut répondre à des objectifs personnels, techniques, financiers ou même environnementaux.

On connaissait aussi l'intermodalité, politique consistant à faciliter le passage (physique, horaire ou tarifaire) d'un mode de transport à l'autre au cours d'un même déplacement : du vélo au TER, du bus au tramway, ou encore de la route au train ou au bateau. Il s'agit soit de correspondances faciles, soit de transport combiné (transport du vélo, de la voiture, du conteneur ou du camion dans ou sur le train).

Contrairement à la multimodalité, l'intermodalité peut être un outil d'une politique de report modal, dans laquelle on cherche à substituer, sur une partie au moins du déplacement considéré, un mode de transport à un autre.

Mais voici maintenant qu'arrive la comodalité : que recouvre ce néologisme introduit par le commissaire européen aux Transports, Jacques Barrot, et (un peu trop) vite devenu à la mode ?

Selon la Commission Européenne, la comodalité, c'est "le recours efficace à différents modes de transports, isolément ou en combinaison, permettant un niveau élevé de mobilité et de protection de l'environnement".

En clair, il s'agit d'optimiser les performances techniques, énergétiques, économiques ou environnementales de chaque mode de transport, en particulier grâce à des véhicules efficaces, propres et économes en énergie. La comodalité peut impliquer une certaine dose d'intermodalité, de collaboration entre modes, mais le report modal n'est envisagé que "le cas échéant, sur les longues distances, dans les zones urbaines et sur les axes saturés".

La comodalité est donc le nouvel avatar du "développement durable" des transports. Ne tombons pas dans le piège classique de l'unique modernisation du langage : une politique visant des reports massifs de trafic sur les modes vertueux peut seule être qualifiée de durable.

Jean Sivardière

Toute réflexion non démagogique sur une éventuelle gratuité des transports urbains suppose qu'un financement remplaçant la contribution actuelle des usagers puisse être mis en place. Nous plaçant dans cette hypothèse, nous étudions les avantages et les risques de la gratuité. Nous concluons que cette formule ne répond pas aux difficultés rencontrées aujourd'hui par les usagers dès lors que des tarifications adaptées sont proposées aux plus démunis et que les contraintes imposées par les exploitants en matière de tarification, billettique et contrôle sont allégées. Pour provoquer un transfert modal, il ne faut pas abaisser le coût d'usage du transport collectif mais augmenter celui de la voiture. Les mesures de gratuité doivent rester exceptionnelles, celles qui peuvent bénéficier aux automobilistes doivent être exclues.



Photo : K. Jasar

La FNAUT a déjà débattu de la gratuité des transports urbains (voir FNAUT Infos n°82 et 104). Son Conseil national a récemment approfondi ce sujet complexe, en s'efforçant d'en évaluer les aspects idéologiques pour se concentrer sur ses avantages, inconvénients et risques concrets pour les usagers, les exploitants et la collectivité.

Financer la gratuité

Rappelons d'entrée de jeu un point clé : rien n'est gratuit. L'exploitation des transports urbains est structurellement déficitaire (au sens comptable du terme), le déficit et en particulier les réductions tarifaires existantes sont donc financés, difficilement, par l'impôt local.

La gratuité pour l'ensemble des usagers implique des pertes de recettes pour l'exploitant, qui doivent évidemment être compensées par d'autres ressources, sauf

à réduire fortement l'offre. Elle suppose donc l'introduction préalable d'un nouveau mécanisme de financement par les autorités organisatrices de transports. Ce pourrait être une taxe parafiscale, redevance forfaitaire indexée sur la composition de chaque ménage, dont le produit ne serait pas dilué dans le budget général de la collectivité locale, mais transmis à l'autorité organisatrice des transports urbains.

Cette redevance étant imposée à tous (contrairement à la redevance télévision), instaurer la gratuité implique d'admettre que le transport urbain est un service public utile à tous, usagers, automobilistes et ensemble de la population, en absorbant du trafic automobile et en limitant ainsi les encombrements et ses nuisances. Dès lors, chacun, usager ou non, doit participer à son financement, comme pour l'enlèvement des ordures ménagères, l'éclairage public ou l'entretien de la voirie.

L'instauration d'une "redevance TC" serait politiquement difficile : elle serait inévitablement perçue et dénoncée comme une augmentation déguisée des impôts alors qu'il s'agirait d'une taxe affectée de manière transparente à un service rendu précis.

D'où une autre piste : utiliser le produit d'un péage urbain pour financer la gratuité des transports, c'est-à-dire faire payer l'automobiliste et pas seulement le contribuable, déjà sollicité pour éponger l'actuel déficit d'exploitation.

Dans la suite, nous supposons mis en place un nouveau mécanisme de financement des transports urbains, et passons en revue les divers avantages attendus de la gratuité et pouvant justifier son introduction, et ses inconvénients probables ou éventuels.

Les avantages

- Pour l'utilisateur, le gain est évident : le transport collectif devient plus simple à utiliser et plus accessible. Plus de souci de compréhension des subtilités de la tarification, plus de perte de temps à acheter les billets à un guichet ou à un distributeur automatique au fonctionnement obscur, plus de compostage obligatoire et de tourniquets difficiles à franchir avec une valise à la main ou un enfant dans les bras, plus de contrôles, plus de contraintes imposées sous prétexte de lutte contre la fraude, telles que la montée par l'avant des bus (voir FNAUT Infos n°96).

- Pour l'exploitant, l'avantage est économique : les coûts d'exploitation sont réduits. Plus d'émission de billets, de guichetiers, de distributeurs automatiques et autres portillons sophistiqués coûteux à acheter et à entretenir. Le personnel libéré des tâches de vente et de contrôle des billets peut se concentrer sur l'assistance commerciale à l'utilisateur et la surveillance du réseau (vandalisme, insécurité) ou être reconverti en personnel de conduite.

- Enfin la collectivité peut espérer que la simplification de l'usage du transport collectif grâce à la gratuité, et le prépaiement sous forme de redevance obligatoire rendant d'autant plus perceptible le coût d'usage de la voiture, séduiront les automobilistes et réduiront le trafic urbain et tous ses coûts économiques, écologiques et sociaux.

Les risques

- Pour l'utilisateur comme pour l'exploitant, un risque certain, mais difficile à quantifier, de la gratuité est celui d'une dévalorisation du transport collectif. Ce qui est gratuit a souvent peu de valeur aux yeux du public : compte tenu du lais-

ser-aller et de l'incivisme observés dans les espaces publics, on peut craindre un développement du vandalisme et des comportements délictueux, entraînant des frais additionnels de surveillance et de remise en état. Même dans les pays européens de l'Est, au temps du communisme, les transports urbains sont restés (un peu) payants.

- La gratuité peut aussi induire des trafics "inutiles" par un report de la marche sur le transport collectif pour des distances très courtes, ainsi qu'un "squattage" des véhicules par des personnes, jeunes ou âgées, désœuvrées ou indésirables.

- Un risque différent est que l'effort d'investissement préalable à l'introduction de la gratuité, nécessaire pour accueillir une clientèle nouvelle importante, ne soit pas réalisé, ou pas à temps. C'est ce qui s'est produit dans certaines villes italiennes, Bologne en particulier, à la fin des années 70, et a entraîné rapidement l'abandon de la gratuité totale, adoptée pour des raisons sociales.

De même, une gratuité temporaire provoquerait un afflux de voyageurs sans lendemain, et une forte gêne pour les usagers réguliers (l'UFC-Que Choisir a abandonné cette proposition critiquée dans FNAUT Infos n°143).

- En l'absence d'une contribution des usagers, le budget des transports urbains dépend intégralement du pouvoir politique, rien ne garantit sa pérennité à un niveau satisfaisant. Comme la vignette automobile, créée pour "les vieux" comme on disait alors, la taxe parafiscale destinée à financer la gratuité pourrait être détournée discrètement au profit du budget général des collectivités locales, ce qui mettrait le transport collectif en péril.

- Enfin une difficulté majeure apparaît : quelle limite territoriale fixer à la gratuité ? la gratuité doit-elle concerner le seul périmètre de transport urbain (PTU) ou s'étendre aux services périurbains départementaux, voire aux trains de banlieue, aux TER ou même aux TGV utilisés quotidiennement par les "grands navetteurs" ?

Si la gratuité était instaurée sur un certain territoire urbain, elle ne pourrait être réservée aux seuls résidents qui la financent par une redevance : son extension aux habitants des zones périphériques et aux visiteurs serait inévitable, sauf à réintroduire pour eux seuls une tarification, une billetterie et des contrôles aux frontières de la zone de gratuité.

La gratuité introduit donc un risque supplémentaire d'étalement urbain non maîtrisé : le maintien d'une tarification à la distance est nécessaire pour éviter cet effet pervers (voir aussi l'édito de FNAUT Infos n°125).

Interrogée par l'ADTC 34, la direction des Transports de l'Agglomération de Montpellier a précisé les données financières d'une gratuité totale :

- disparition des recettes commerciales (25 millions d'euros en 2006), qui couvrent 45% des dépenses d'exploitation du réseau ;

- économies de 3 millions d'euros (2 en frais de personnel, soit 3% de l'effectif de l'entreprise, et 1 en équipements de distribution et de contrôle), soit environ 5% des dépenses d'exploitation ;

- frais supplémentaires pour renforcer la surveillance du réseau et pour absorber la clientèle induite par la gratuité (une augmentation de 1% de l'offre coûte près de 3 millions d'euros d'investissement en matériel et 0,3 million d'euros par an en exploitation).

Expériences de gratuité

La gratuité a été introduite à Compiègne (45 000 habitants) en 1975. Cet exemple a été suivi par d'autres petites villes (Colomiers, Issoudun, Mayenne, Vitry), puis des villes plus importantes : Châteauroux en 2002 et Gap en 2005.

À Mayenne, la gratuité est contestée par l'association TRACES, membre de la FNAUT Pays de la Loire : "la gratuité renforce l'image de transport du pauvre et prive le réseau de ressources disponibles pour son développement".

À Châteauroux (73 000 habitants), la fréquentation du réseau (33 bus) a doublé, mais elle était deux fois plus faible que la moyenne pour les villes de taille comparable. Le paiement ne couvrait que 14% des frais de fonctionnement du réseau, le versement transport couvrant le reste. 50% du montant des recettes étaient absorbés par le coût de la perception. L'objectif était de redynamiser l'économie du centre-ville et de favoriser le mélange des générations. Le réseau a été réorganisé à dépense publique constante mais rien n'a été fait pour maîtriser la voiture, au contraire : l'accessibilité du centre par le transport collectif n'a pas été privilégiée.

À Gap (40 000 habitants), la fréquentation du réseau (7 lignes, 15 véhicules, 33 salariés) a progressé de 20%, mais surtout les mercredis et samedis : les déplacements domicile-travail sont peu concernés. Le vandalisme n'a pas augmenté, un développement de l'offre est prévu malgré l'adoption de la gratuité totale, qui n'a entraîné qu'une hausse de 5% du budget de fonctionnement du réseau et 0,3% du budget de la ville.

À Obernai (67), la gratuité, adoptée provisoirement lors du lancement récent du réseau, a été abandonnée sans perte importante de clientèle.

Lille : Verts contre PC

A Lille, les élus PC réclament la gratuité des transports urbains. Eric Quiquet, vice-président Vert de la Communauté Urbaine chargé des Transports, leur répond : "le succès des transports publics est lié à l'importance de l'offre, à la sécurité et aux contraintes imposées à l'usage de la voiture. Je ne suis pas contre la gratuité parce qu'elle coûterait 50 millions d'euros par an au contribuable lillois, mais parce qu'elle n'inciterait en rien l'automobiliste à délaisser sa voiture. Il y a aussi un risque que les transports gratuits deviennent les transports des pauvres, un service social au rabais, pendant que les riches rouleraient en voiture : les transports collectifs ne doivent pas devenir un ghetto social mais favoriser le mélange des populations. La gratuité est déjà instaurée ou presque pour les demandeurs d'emploi, les Rmistes et leurs ayants-droit, les boursiers et les retraités non imposables : cela coûte 11,5 millions d'euros par an. Le ticket payant, c'est la moitié de nos recettes d'exploitation : le supprimer par démagogie, c'est risquer de dégrader le service public".

En Ile de France

Le Conseil Economique et Social d'Ile de France est opposé à la gratuité généralisée qui, comme une carte Orange à tarif unique, favoriserait l'étalement urbain. Il estime cependant que le nombre de zones de la carte Orange peut être réduit. Il recommande l'extension de la carte Imagine'R à tous les moins de 25 ans.

Selon Michel Fève, président de la commission Transports du CESR, une tarification basse attire les automobilistes au transport collectif, mais la hausse du trafic exige de nouveaux investissements et des coûts supplémentaires d'exploitation : la marge de manœuvre est étroite. Le fond du problème est que l'automobiliste sous-estime largement le coût réel d'utilisation de la voiture et doit être mieux informé.

Cercle vertueux

Selon Alain Richner, les automobilistes continuent de choisir la voiture, malgré son coût bien plus élevé que celui du transport collectif et malgré les embouteillages, pour sa commodité : pas de correspondances pénalisantes, pas de promiscuité, un confort qui prolonge celui du domicile (radio). La généralisation du stationnement payant ou le péage urbain orienteraient mieux leurs choix que la gratuité. Les transports collectifs bénéficieraient de nouvelles recettes et de coûts d'exploitation plus faibles du fait de l'amélioration de la vitesse : un cercle vertueux !

Points de vue variés

Chantal Duchêne, directrice générale du GART : "si on prend des mesures pour assurer le droit au transport des personnes à faible revenu, la question de la gratuité ne se pose plus. La gratuité fait perdre la notion du coût du transport. Accorder la gratuité à tous fait prendre le risque d'un service de piètre qualité qui n'attirerait que les captifs".

Thierry Soupault, ancien délégué général de l'UTP : "l'achat d'un ticket, c'est l'achat d'un droit à être transporté, qui crée des obligations pour le transporteur et, pour l'usager, le droit d'avoir des exigences".

Bruno Canivet, maire adjoint PC de Louviers (27) : "la gratuité a été abandonnée au Val de Reuil et à Louviers, nous avons préféré augmenter et diversifier l'offre. Des usagers transformaient les bus en lieux de rendez-vous".

Jean-Marcel Castet, maire PS de Jacou (34) : "la gratuité a été abandonnée sur la ligne circulaire de Montpellier, le bus s'était transformé en salon pour personnes âgées et même en garderie pour enfants".

Jean-François Tonner, président du SITP (06) : "il faut offrir des fréquences élevées et une billettique unique. Le métro parisien est toujours bondé et pas gratuit pour autant".

Jean Leonetti, président de la CASA (Cannes), "il faut responsabiliser les citoyens. Le paiement, même minime, contribue à l'éducation. A Grasse, Cannes, Antibes, Vallauris, nos navettes sont plébiscitées plus pour leur simplicité que pour leur gratuité".

Jean-Pierre Lerosey, président de l'AUT-Plaine Commune (93) : "la tarification est un bon indicateur. Des transports à faible coût encouragent à rechercher un habitat éloigné du lieu de travail, favorisant ainsi une urbanisation néfaste en tache d'huile".

Jean-François Troin, ADTT-Tours : "la gratuité transforme l'usager en assisté et accroît les risques de dégradation, le report vers le transport collectif ne sera pas un acte citoyen mais la recherche d'une petite économie. Une tarification sociale est indispensable pour les chômeurs, familles nombreuses, handicapés : en Allemagne, on trouve des tarifs spéciaux pour les heures creuses, et pour les familles le soir et en week-end. Mais le paiement responsabilise l'usager, il est la rémunération d'un service offert. L'abonnement est un bon moyen de fidéliser la clientèle : la gratuité ne fidélise rien du tout, elle peut au contraire entraîner une surconsommation et accentuer les coûteux phénomènes de pointe. Exige-t-on la gratuité du courrier ?"

Simone Bigorgne, présidente de l'AUT-Ile de France : "malgré les demandes répétées de notre association, la RATP n'a jamais voulu communiquer le coût de maintenance de ses appareils de distribution des billets, tourniquets et autres portes automatiques présentes dans le métro et le RER. Ce coût est certainement plus élevé que dans les réseaux de province et rendrait la gratuité plus intéressante".

Jean-Louis La Rosa, Darly/Lyon-Métro : "la gratuité éliminerait les tourniquets et autres brimades telles que la montée par l'avant des bus, qui ne facilite guère les contrôles mais nuit à l'accessibilité et à la vitesse commerciale. Pendant que je présente ma carte au composteur, des usagers plus lestes que moi ont eu vite fait d'occuper les rares places assises disponibles dans le bus.

Avec un abonnement, on peut voyager "gratuitement" pendant un mois : il est exact que l'abonné utilise le bus sans compter ; s'il aperçoit un bus, il "saute" dedans même pour un trajet court, mais c'est une commodité appréciable.

La "fermeture" en cours du métro de Lyon, jusqu'ici libre d'accès, va coûter autant que quelques km de tramway.

Si une "redevance TC" remplaçant les recettes (115 millions d'euros en 2003 pour 1 300 000 habitants) était instaurée sur le Grand Lyon, elle serait de 88 euros par an et par habitant (soit en moyenne 300 euros par foyer fiscal), bien inférieure au prix de l'abonnement tout réseau : 44 euros par mois".

Jean-Paul Jacquot, FNAUT-Lorraine : "aujourd'hui tous les déplacements sont en partie gratuits car la voiture ne paie pas ses coûts externes et les transports collectifs sont subventionnés. Si tous les types de déplacements payaient intégralement leurs coûts :

- la voiture perdrait ses avantages par rapport au transport collectif qui verrait sa fréquentation augmenter et ne devrait plus avoir besoin de subventions (dont la justification, en dehors des subventions à vocation sociale, est de compenser les avantages indus actuels de la voiture) ;

- le coût du déplacement, individuel ou collectif, contrebalancerait l'avantage obtenu en habitant loin des centres-villes pour bénéficier d'un prix moins élevé du logement.

Encore faudrait-il que des conditions de vie acceptables puissent être trouvées près des centres. Mais les banlieues proches sont plus souvent repoussantes qu'attirantes, qu'il s'agisse de la qualité du logement collectif ou de celle de l'environnement immédiat : leur réhabilitation est un impératif de société. Une fois de plus se manifeste l'interdépendance entre transport et habitat.

Hormis quelques groupes marginaux qu'on qualifiera de "gauchistes" pour simplifier, personne dans le grand public ne réclame aujourd'hui la gratuité des transports collectifs urbains.

L'usager "lambda" réclame en priorité une extension géographique des réseaux, une intensification de l'offre, un meilleur confort, une tarification et une billettique plus simples et intermodales, une information correcte en situation perturbée, et plus de sécurité.

Quant à l'usager modeste, il dispose déjà de dispositions tarifaires spécifiques renforcées par la loi SRU. Il est révélateur que l'association "la Raison du Plus Faible" (voir FNAUT Infos n°82) ne réclame pas la gratuité : elle a obtenu l'article 123 de la loi SRU qui oblige les autorités organisatrices de transports urbains à proposer des tarifs très bas aux personnes à faibles ressources, ce qui leur pose d'ailleurs un réel problème de financement car cette charge supplémentaire n'est compensée par aucune ressource nouvelle.

- Le problème social étant résolu en principe puisque l'existence de tarifs accessibles aux plus démunis est dorénavant admise, la gratuité générale n'est pas nécessaire, et ses effets pervers éventuels sont alors évités.

- Les exploitants peuvent réduire les tracasseries imposées aux usagers en matière de tarification, billettique et contrôle (dans les pays voisins, il n'y a pas de barrières à l'entrée des TCSP).

- Enfin on peut attirer l'automobiliste au transport collectif sans gratuité (information sur le coût réel d'usage de la voiture, paiement des coûts écologiques et sociaux, contraintes physiques imposées à l'usage de la voiture, accélération des transports de surface).

En définitive, la gratuité, malgré des atouts objectivement séduisants, pose davantage de problèmes qu'elle n'en résoud. Et parler aujourd'hui de gratuité ne peut que détourner l'attention des vrais enjeux en déclenchant des incompréhensions et des polémiques.

La FNAUT estime au contraire qu'il faut faire payer le coût des déplacements quotidiens à leur juste prix économique et environnemental, quel que soit le mode utilisé, afin de limiter les effets pervers (nuisances, allongement des distances), tout en aidant ceux qui utilisent les transports collectifs mais ont des moyens financiers limités. En particulier les mesures de gratuité à caractère social doivent être soumises à des conditions de ressources.

Une telle aide doit d'ailleurs être mise à la charge des budgets sociaux et non de ceux des transports collectifs

dont le coût économique réel de fonctionnement ne doit pas être alourdi artificiellement, ce qui alimente les critiques de ses adversaires.

Un créneau pour la gratuité ?

En pratique, la gratuité totale ne peut être introduite que pour des catégories sociales particulières, ou dans de petites villes où les dépenses d'exploitation sont faibles en raison de la petite taille du réseau. Mais les ressources de ces villes étant faibles elles aussi, le développement de leurs réseaux peut s'en trouver bloqué à un niveau insuffisant.

Quelle que soit la taille de la ville, la gratuité ne doit pas constituer un cadeau pour l'automobiliste. A Aurillac, Chalon-sur-Saône et Mâcon, des navettes gratuites ont été mises en place entre des parcs-relais gratuits et le centre-ville : l'automobiliste peut économiser ainsi jusqu'à 20% sur sa facture de carburant. Certes la collectivité bénéficie de la réduction du trafic dans le centre, mais pourquoi subventionner le déplacement de l'automobiliste ? A Aurillac, la navette est même interdite aux habitants de la ville-centre. Mieux vaut financer du transport à la demande dans les zones périurbaines. A Rodez, les parcs-relais sont gratuits mais les navettes sont payantes et sont aussi utilisées que celles d'Aurillac !

Quant aux mesures temporaires de gratuité, très à la mode, elles doivent être maniées avec la plus grande prudence. Les mesures promotionnelles de gratuité, lors d'une semaine de la mobilité ou d'une journée sans voiture, sont ambiguës : elles permettent à une partie du public de découvrir le transport collectif mais elles coûtent cher à la collectivité et leur efficacité reste à démontrer, un tarif réduit pourrait suffire. Les mesures de gratuité lors du premier de l'an permettent d'éviter des embouteillages monstres, des accidents et des nuisances, elles sont justifiées. Le coût de la gratuité en cas de grand événement (match, concert) doit être mis à la charge des organisateurs : c'est le cas lors du carnaval de Blois.

La gratuité lors des pics de pollution est inadmissible (voir FNAUT Infos n°82) : alors que les automobilistes sont responsables des pics, on leur offre un déplacement gratuit ; quant aux usagers réguliers, dont le comportement est écologiquement vertueux toute l'année, ils ne bénéficient d'aucun cadeau et subissent des conditions de transport dégradées par la saturation des véhicules.

Une étude du PREDIT

Yves Duhamel, consultant transports, a réalisé en 2004, pour l'ADEME, une étude sur "la gratuité des transports urbains et la répartition modale".

- La gratuité influence peu le niveau de vandalisme ou des incivilités (mais il s'agit de villes petites ou moyennes).

- Pour des villes de tailles voisines, il n'y a pas de corrélation directe entre le taux d'usage du transport collectif et le niveau de la tarification (si celui-ci n'est pas manifestement dissuasif).

- Baisser les tarifs du transport collectif induit de la mobilité (parfois inutilement) mais, en l'absence d'autres mesures, aucun transfert modal significatif. La gratuité seule n'a pas plus d'effet qu'une tarification basse (adoptée par exemple à Dijon ou Beauvais).

- Les facteurs décisifs d'utilisation du transport collectif sont la vitesse, la fréquence, la difficulté d'usage de la voiture (espace disponible, coût). La gratuité n'est pas un outil prioritaire.

Une carte multimodale ?

Christian Philip, député UMP du Rhône et vice-président du GART, a imaginé un couplage direct entre péage urbain et gratuité des transports : l'achat d'une carte multimodale donnerait à la fois le droit de circuler en voiture dans la ville et d'utiliser les transports urbains. Dans ce projet encore flou, les citoyens non motorisés paient normalement le transport collectif.

En Belgique

En 1997, au lieu de construire une pénitente de plus et de nouveaux parkings centraux, la ville de Hasselt (68 000 habitants) a rendu le centre aux piétons, créé des parcs relais, introduit le prêt gratuit de vélos, élargi les espaces verts. Le parc de bus est passé de 8 à 28 et le nombre de lignes de 4 à 10. La fréquentation du réseau, devenu gratuit, a triplé, le coût a augmenté de 60% pour atteindre 1% du budget de la ville. La gratuité n'est donc pas ici une mesure isolée, mais un élément d'une politique globale de maîtrise de la voiture.

Le point de vue d'Alfred Sauvy

Alfred Sauvy critiquait la "carte à la semaine" (abonnement domicile-travail à prix réduit) : "l'individu étant bien plus sensible à un allègement financier qu'à une perte de temps, cette mesure tarifaire allonge considérablement les déplacements quotidiens. Le coût des déplacements domicile-travail devrait être supporté par chaque entreprise" (Le socialisme en liberté, 1970).

Transport et climat : l'immobilisme

L'actualisation du Plan Climat en novembre 2006, au moment où se tenait une conférence internationale sur le climat à Nairobi et juste après les interventions médiatiques d'Al Gore et de Nicolas Hulot, aurait dû être l'occasion de prendre des mesures volontaristes pour enrayer la croissance des trafics routiers et aériens.

Mais, si le secteur de l'habitat a fait l'objet de décisions intéressantes, celui des transports a été ignoré : le gouvernement n'a présenté qu'une accumulation confuse de mesurètes, rappels de mesures déjà prises et nouvelles études dont les conclusions sont déjà connues.

Une étude de modulation possible des péages autoroutiers suivant le niveau de pollution des véhicules est confiée - on se demande bien pourquoi - à l'ancien coureur automobile Jean-Pierre Beltoise (pour les biocarburants, c'est Alain Prost qui a été embauché).

Un guide technique pour les PDU de la 2ème génération sera élaboré et un appel à projets sera lancé pour de nouvelles pratiques de mobilité urbaine (péage urbain, gestion intégrée du stationnement, covoiturage, autopartage). Mais une loi autorisant le péage urbain et donnant aux autorités organisatrices de transports urbains la maîtrise du stationnement est éludée. Une aide de l'Etat à la construction de tramways sera possible dans le cadre des contrats de projets, mais elle n'est pas chiffrée.

La directive Eurovignette sera transposée en droit français, mais le gouvernement oublie de signaler que cette transposition est obligatoire.

Notons aussi l'étude des conditions de mise en place de l'étiquette énergie sur les pare-brise des véhicules passant au contrôle technique (sic), la recherche d'indicateurs pertinents pour améliorer la lisibilité de la contribution des politiques de l'Etat (re-sic), et la préparation d'un Document Politique Transversal (DPT Climat) à l'intention des parlementaires qui voudraient essayer de comprendre la politique de l'Etat !

Le soutien au report du trafic routier sur les autres modes n'est envisagé que "quand cela est possible".

Aucun projet d'infrastructure routière ou aéroportuaire décidé lors du CIADT du 18 décembre 2003 n'est remis en question. Aucun mécanisme nouveau de financement des modes de transports vertueux n'est introduit.

Seules mesures positives annoncées : une expérimentation (en 2008 ?) de l'éco-redevance routière en Alsace, et un plan Vélo. C'est maigre quand il s'agit de sauver la planète.

Saint-Etienne - Métropole : une politique cohérente

Actuellement présidée par Michel Thiollère, sénateur-maire UDF de Saint Etienne, la communauté de communes Saint-Etienne Métropole (400 000 habitants) a coordonné avec une forte volonté politique et un souci de continuité et de cohérence plusieurs grands projets qui ont mobilisé des financements de l'Etat, de la région Rhône-Alpes, du département de la Loire et de RFF.

Electrification

Inscrite au contrat de plan Etat-région, l'électrification de la ligne Saint-Etienne-Firminy (15 km), qui s'est accompagnée d'une modernisation de la voie, a été inaugurée en décembre 2005. Elle a permis de renforcer la desserte de Saint-Etienne vers Firminy et la Haute Loire. Le réaménagement des gares et haltes de Saint-Etienne Le Clapier, Saint-Etienne Bellevue, la Ricamarie, le Chambon Feugerolles et Firminy est maintenant terminé : les accès aux gares, aux quais, aux parkings et aux transports urbains ont été améliorés. A Firminy, un pôle d'échanges a été créé.

Les travaux réalisés sur la ligne (15 km) ont coûté 45 millions d'euros, et la rénovation des gares 12 millions (la SNCF y a contribué financièrement).

24 services directs quotidiens Lyon-Firminy ont été créés par prolongement de services Lyon-Saint Etienne, ainsi que 5 services TER Saint-Etienne-Firminy. La desserte quotidienne entre Saint-Etienne et Firminy est passée de 34 à 63 circulations ; en heure de pointe, la fréquence est maintenant de 15 mn à Firminy et 30 mn aux autres gares.

A titre de comparaison, la desserte Saint-Etienne-Lyon, la plus fréquentée de province (14 000 voyageurs par jour), est assurée par 90 circulations, avec une fréquence moyenne de 30 mn (10 mn en pointe dans le sens du trafic dominant).

Tramway

Depuis 1881, une ligne de tramway nord-sud (ligne 4) relie le quartier de Bellevue au quartier de Bellevue en traversant le centre-ville de Saint-Etienne. Des extensions en 1983 et 1991 ont porté sa longueur à 9,3 km. Elle transporte 70 000 voyageurs par jour et assure 42% du trafic du réseau urbain. Sa mise en site propre dans le secteur de la gare Carnot a fait passer sa vitesse commerciale à 18 km/h.

Une deuxième ligne, de 4 km, vient d'être mise en

service entre le centre-ville (place du Peuple) et la gare de Châteaureux (sur la ligne de Lyon), qui devient ainsi un pôle intermodal régional (tram, cars, TER).

Cette deuxième ligne, qui a coûté 75 millions d'euros, va permettre de désengorger le centre, de poursuivre sa revitalisation et sa relance commerciale, et de connecter parfaitement les transports locaux, régionaux et nationaux.

Tarification intermodale

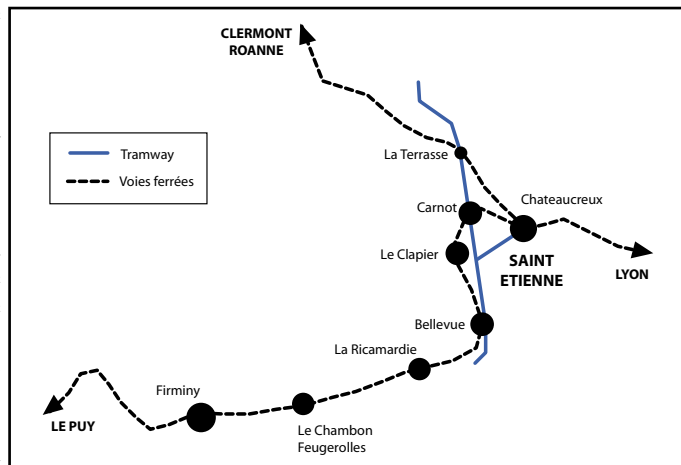
En avril 2006, la région Rhône-Alpes, Saint-Etienne Métropole, la Société des transports de l'Agglomération Stéphanoise et la SNCF ont lancé une nouvelle gamme de titres de transport intermodaux : les tarifs ont été harmonisés et le même pass permet d'utiliser tous les modes (autobus et trolleybus, tramway, train TER) sur les 43 communes du bassin stéphanois. Trois types de titres sont proposés à la clientèle : une zone "grand Saint-Etienne", une zone "grand Gier" et un titre toutes zones.

Transports propres

La traction électrique a toujours été préservée sur plusieurs lignes de bus, et 11 trolleybus Cristalis ont été achetés récemment. 57% du parc d'autobus sont équipés de filtres à particules. Depuis janvier 2005, tous les autobus fonctionnent au gazole désulfuré pour répondre aux normes européennes.

Saint-Etienne Métropole a encore de nombreux projets de développement : mise en site propre de la ligne 6 d'autobus et exploitation en trolleybus ou tramway ; transformation des lignes scolaires en lignes régulières ; création de services à la demande, en particulier dans les communes rurales du Gier ; desserte périurbaine TER sur l'étoile ferroviaire de Saint-Etienne au-delà du périmètre de la Métropole, en particulier vers la plaine du Forez qui s'urbanise très rapidement.

Gabriel Exbrayat, président de l'ADTLS



Renouvellement des convention TER entre les régions et la SNCF

13 régions sur 20 doivent renouveler, au 1er janvier 2007, leur convention TER avec la SNCF : Basse-Normandie, Bourgogne, Bretagne, Centre, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Haute Normandie, Languedoc-Roussillon, Lorraine, Picardie, Poitou-Charentes, PACA et Rhône-Alpes. Les autres conventions TER seront renouvelées en 2008 (Midi-Pyrénées, Nord- Pas de Calais, Pays de la Loire), 2009 (Aquitaine, Auvergne), 2010 (Alsace) et 2012 (Limousin).

Rappelons qu'une convention TER n'a rien à voir avec les contrats de projets en cours de discussion, qui vont remplacer les contrats de plan et porteront sur les infrastructures non routières. Elle ne fait intervenir ni les départements, ni les agglomérations (l'Association des Régions de France n'a qu'un rôle de coordination entre les régions). RFF intervient dans l'attribution des sillons aux trains TER.



Les régions, qui ont acquis la compétence nécessaire et renforcé leurs services transports, ont demandé la prorogation des anciennes conventions jusqu'au 31 mars 2007 pour avoir le temps d'affiner leurs exigences, alors que la SNCF souhaitait une signature des conventions avant la fin 2006. Une autre source de difficultés entre SNCF et régions est le niveau élevé des coûts (25% de plus qu'en Allemagne) et l'opacité des facturations de la SNCF.

Les associations de la FNAUT concernées par les nouvelles conventions TER se sont mobilisées pour faire prendre en compte leurs propositions, en particulier en Bourgogne (FNAUT Infos n°150) et en Lorraine (voir page 8).

- Elles estiment que la SNCF ne doit pas prescrire un modèle unique de convention, mais que les régions doivent obtenir l'adaptation des conventions aux réalités de chaque région et imposer leurs vues à l'exploitant.

- Les associations se heurtent dans certaines régions à l'absence d'instance de dialogue adaptée : c'est aux comités régio-

naux des partenaires, et non aux comités de lignes, qu'il revient de débattre des conventions TER, mais il n'en existe que dans 10 régions sur 20 (FNAUT Infos n°139).

Les demandes des usagers

L'engagement financier de toutes les régions doit être accentué (modernisation des gares et du matériel roulant, renforcement des fréquences), d'autant que le TER est victime de son succès : la clientèle s'étoffe et les trains sont bondés aux heures de pointe.

Le choix des matériels nouveaux (grande capacité, réversibilité, accessibilité, place pour les vélos et les bagages, vitesse maximale) est fondamental, aussi bien pour les usagers que pour les élus et les contribuables régionaux, car il conditionne l'attractivité, le confort et la productivité du TER.

Le transport combiné "TER + vélo" doit être encouragé car il élargit la zone d'achalandise du train, mais le transport des vélos pose problème sur certaines lignes aux heures de pointe. Il est donc souhaitable que les régions proposent un stationnement vélo sécurisé, abrité et gratuit dans toutes les gares TER, complété par une offre de location bon marché dans les gares centrales.

Il est souhaitable que toutes les régions, à l'image de Rhône-Alpes, prennent l'initiative d'introduire un cadencement des services TER, très attractif pour le voyageur.

- Un effort tout particulier doit porter sur l'intermodalité : amélioration des correspondances horaires et physiques entre trains, transports urbains et départementaux ; tarification et billettique ; information.

Une concertation entre région et départements est nécessaire par ailleurs pour parvenir à une répartition correcte des rôles respectifs entre train et autocar : trop souvent aujourd'hui, on observe une concurrence coûteuse et inutile entre des trains TER et des autocars départementaux.

Enfin les conventions TER doivent garantir une bonne coordination entre les TER et les trains de grandes lignes, TGV et Corail, et assurer de bonnes relations entre régions voisines.

-Les Centrales Régionales de Mobilité doivent être gérées par la région, et non par la SNCF qui est un transporteur parmi d'autres. Ces centrales doivent voir le jour dans les bassins de vie, au fur et à mesure de l'équipement billettique des exploitants locaux. L'objectif est d'offrir au public, dans un même lieu, une information sur les trains TER, cars interurbains et bus périurbains.

Des régions exigeantes

Un point crucial des nouvelles conventions sera le niveau d'exigence des régions vis-à-vis de la SNCF.

La qualité de service, très insuffisante (accueil en gare, retards, trains surchargés ou supprimés, grèves, transport des vélos), doit manifestement être améliorée, ce qui implique en particulier une maintenance plus efficace du matériel, de plus en plus sophistiqué, dans les centres spécialisés. Le système de bonus-malus doit donc être sérieusement révisé : le malus en cas de non-respect des engagements du transporteur doit devenir bien plus dissuasif.

Les heures d'ouverture des gares constituent un élément important d'accessibilité au service public TER et doivent être contractualisées.

Les nouvelles conventions doivent aussi se conformer à la charte du service prévisible (voir FNAUT Infos n°147) car le système d'alarme sociale fonctionne mal à la SNCF et les grèves régionales sont encore trop nombreuses. En Ile de France et en Alsace, la charte est appliquée avec de bons résultats : de nature contractuelle, elle ne remet pas en cause le droit de grève. En Alsace, le niveau de service le moins contraignant pour l'exploitant est, pour les grandes agglomérations et même les villes moyennes, voisin du maintien des services aux heures de pointe demandé par la FNAUT.

Les régions doivent s'engager à dédommager les usagers abonnés en cas de grève, retards chroniques ou importants retards ponctuels, et définir des règles précises d'indemnisation. Il s'agit de redistribuer aux abonnés les malus que la région perçoit de la SNCF (une telle démarche a déjà été suivie par la région Nord-Pas de Calais). Plus généralement, les pénalités encaissées par la région ou la SNCF doivent être réinvesties au bénéfice des usagers.

La FNAUT propose que la démarche de certification des gares et services TER soit contractualisée et fasse l'objet d'une programmation incluse dans les nouvelles conventions.

La FNAUT souhaite que les nouvelles conventions ne soient pas signées pour des durées trop longues (cette durée était de 5 ans pour les conventions venant à échéance, elle varie de 6 à 10 ans pour les autres). En effet les nouvelles conventions seront obligatoirement passées avec la SNCF, encore en situation de monopole : la libéralisation du transport ferroviaire régional, dont la FNAUT attend des effets positifs, devrait intervenir au plus tard en 2010, les exploitants privés souhaitant même une date plus rapprochée.

Permis à points

Récompense :

+5 points à Jean-Pierre Onufryk, maire de La Cambe (Calvados) : "d'un point de vue écologique, les zones pavillonnaires sont vraiment ce qu'il y a de pire : dépense d'énergie et gâchis d'espace. Les nouvelles constructions doivent être recentrées autour du bourg. Les habitants doivent pouvoir tout faire à pied. Ainsi nous fermons la rue des écoles une demi-heure matin et soir : les habitants du lotissement amenaient leurs enfants en voiture, maintenant les enfants viennent à pied".

Punitions :

-5 points à la CGT Cheminots du Centre : à son appel, en septembre 2006, des agents de conduite SNCF ont fait grève pour protester contre la suppression temporaire d'un train Tours-Lyon en raison des travaux d'électrification de la ligne Tours-Vierzon.

-3 points à la région Ile de France : en 2005, elle a diffusé 170 000 exemplaires d'une "carte régionale des pistes cyclables". Cette carte, simple juxtaposition d'informations fournies par les collectivités locales et bourrées d'erreurs, était inutilisable : indications fantaisistes, oublis, confusions. Pourtant bien accueillie par les médias, l'édition 2006, diffusée dans les mêmes conditions, est tout aussi inutilisable que la précédente.

Vitesse "citoyenne"

La Ligue Contre la Violence Routière dénonce souvent, et à juste titre, la vitesse maximale excessive des voitures. Mais son palmarès de la Voiture Citoyenne, qui mélange, avec des poids arbitraires, les critères de sécurité et d'environnement, réserve une surprise.

Parmi les 70 voitures les mieux classées (sur 707), 57 ont une vitesse maximale d'au moins 160 km/h, 40 d'au moins 170, 23 d'au moins 180, 9 d'au moins 190 et 4 d'au moins 200. La 5ème roule à 170, la 6ème à 190, la 8ème à 187 et la 25ème à 205. Une seule, la 52ème, roule à moins de 150 km/h (148). La plus rapide roule à 207 km/h.

Rappelons que la LCVR ne remet pas en cause la place de la voiture : "si nous voulons conserver la liberté de nous déplacer en voiture particulière, nous devons adapter les caractéristiques techniques des véhicules".

A méditer

Selon le président de la firme automobile Toyota : "la voiture sera à la fin du 21ème siècle dans la même situation que la cigarette à la fin du 20ème".

Un chef d'entreprise qui voit clair

● **Guy Jeannot**, chef d'entreprise à Verdun, s'élève contre diverses réalisations hasardeuses du conseil général de la Meuse, à commencer par la gare du TGV Est à Isoncourt "dont l'emplacement est un contre-aménagement du territoire", avec ses accès routiers ruineux ("un X routier délirant qui ne structure rien du tout") et la zone d'activités de 100 hectares prévue à proximité. "Pour payer ces fantaisies, les chefs d'entreprise ont vu la pression fiscale augmenter de 20% en 4 ans". Rappelons que la gare d'Isoncourt sera munie d'un minaret en bois "marquant l'entrée dans l'espace Meuse".

DINOSAURE

● **Me Eric de Caumont**, porte parole de l'Association de Défense des Automobilistes : "nous en avons assez de servir à renflouer les caisses de l'Etat ; il faut respecter les automobilistes que nous sommes tous". Double erreur : tout le monde n'est pas automobiliste, et un automobiliste qui respecte le code de la route est très satisfait des radars, qui le protègent des fous du volant.



Client taxi

Le 17 août 2006, un chauffeur de taxi, surpris à 140 km/h sur un tronçon de la RN4 où la vitesse était limitée à 90, s'est vu signifier l'immobilisation de son véhicule et le retrait de son permis de conduire : prenant le volant du véhicule, son client l'a raccompagné jusqu'à son domicile (La Croix).

Gendarmes et cochons

Il a fallu 8 heures aux gendarmes pour rattraper les 95 cochons échappés d'un camion qui s'était renversé le 21 août 2006 sur l'autoroute A81 à hauteur de Vaiges (Mayenne). Chaque cochon pesait en moyenne 140 kilos.

Brèves

Vocabulaire ferroviaire

La ponctualité d'un train se mesure au départ : elle est en défaut dès le moindre retard. La régularité se mesure à l'arrivée, elle est en défaut à partir d'un retard de 5 minutes.

Prix de l'énergie et TER

Depuis 3 ans, le prix de l'électricité a explosé. Ce paramètre n'était pas pris en compte dans le calcul de la contribution des régions au fonctionnement des trains TER. Pour la seule année 2006, compte tenu de la forte augmentation du trafic, la SNCF estime y être de sa poche pour plus de 25 millions d'euros.

Téléphérique ?

La ville d'Issy-les-Moulineaux envisage la construction d'un téléphérique pour relier la mairie, terminus de la ligne 12 du métro parisien au fort d'Issy, situé 50 m plus haut, où sont attendus 2600 habitants nouveaux. Nous publierons bientôt un article sur les chemins de fer à crémaillère, funiculaires et téléphériques urbains.

Champions du monde

Selon l'Union Internationale des Chemins de fer, les Suisses sont les plus grands usagers du train au monde : en 2002, ils ont effectué en moyenne 47 voyages en train, soit 2077 km sur les CFF et le BLS (2934 sur l'ensemble des compagnies suisses ferroviaires et routières). Viennent ensuite, en Europe, les Danois (29), les Autrichiens (23), les Allemands et les Néerlandais (20).

En kilométrage parcouru annuellement, les Suisses sont suivis par les Biélorusses (1435 km), les Français (1237), les Russes (1059), les Autrichiens (1039), les Danois (1036) et les Ukrainiens (1017). Les Japonais font en moyenne 1900 km en 68 voyages.

Le succès du TER

Entre 2002 et 2006, le rapport moyen entre la progression du trafic TER, exprimé en voyageurs-km, et la progression de l'offre, exprimée en trains-km, a été de 1,46 (l'offre a augmenté de 8,8% et le trafic de 12%). L'augmentation de l'offre a été payante dans 14 régions sur 20 (rapport supérieur à 1), en particulier en Bretagne (3,72), en Centre (2,63), en PACA (2,18) et en Rhône-Alpes (3,01). Son impact a été moins évident dans 6 régions : Auvergne (0,59), Bourgogne (0,58), Champagne-Ardenne (0,56), Franche-Comté (0,88), Midi-Pyrénées (0,54) et Nord-Pas de Calais (0,84) (source : la Vie du Rail).

Actions en régions

Alsace

● L'association Florirail dénonce avec vigueur le service Transports et Déplacements de la région Alsace, qui ignore délibérément l'intérêt d'une desserte ferroviaire du Florival : "si on pouvait enlever les rails, il serait plus facile d'entretenir l'emprise". La réouverture de la ligne Bollwiller-Heissenstein (8,9 km) est estimée à plus de 100 millions d'euros, soit le double de celle de la ligne Cannes-Grasse pourtant deux fois plus longue (19,1 km). Les propositions de Florirail pour une réouverture partielle de Bollwiller à Guebwiller ont été refusées par la région sous prétexte qu'elles ne sont pas réalisables dans le cadre du contrat de projet Etat-région 2007-2013 (voir le site www.florirail.free.fr).

Basse Normandie

● L'ADPCR propose la création de trois haltes ferroviaires (Carpiquet, parc des expositions et Mondeville) dans l'agglomération de Caen, et la création d'une tarification intermodale entre transports urbains de Caen, Bus verts du Calvados et trains : alors qu'un aller-retour Saint Lô-Caen coûte 13,5 euros, il n'en coûterait plus que 6,5. L'ADPCR demande le prolongement de la ligne des Bus Verts Bayeux-Port Grandcamp jusqu'à Lison via Isigny afin de créer une liaison entre les plages du débarquement et l'axe ferroviaire pour les touristes venant de Cherbourg ou de Bretagne. Elle demande la modernisation des gares de Lison et Bayeux.

● L'association Réseau Vert de Basse-Normandie, l'association Vélorail et la CGT Cheminots ont remis au Conseil régional plus de 8000 signatures pour le maintien de la voie ferrée Caen-Flers, qui traverse la Suisse normande. Le collectif réclame la réouverture de la ligne pour une exploitation touristique et commerciale et suggère que les Bus Verts du Calvados drainent les voyageurs vers les gares au lieu d'aller à Caen où ils s'engluent dans les embouteillages (www.rvbn.fr).

Congrès de la FEV

Le 5ème congrès de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV), suivi d'une assemblée générale, aura lieu le samedi 10 mars 2007 à Munich. Des rencontres sont prévues avec des représentants de la Commission Européenne, de la Communauté Européenne du Rail, du gestionnaire du réseau ferré néerlandais et de l'autorité organisatrice des transports de Munich. Précisions sur le site <http://www.epf-eu.be>.

Centre

● La FNAUT Centre a approuvé l'instauration d'une tarification unique à deux euros sur le réseau des lignes régulières d'autocars du Loiret. Cette politique ne saurait cependant remplacer les réouvertures de lignes ferroviaires prévues par la région Centre.

Ile de France

● L'AUT Ile de France s'inquiète de la faiblesse des crédits (692 millions d'euros) prévus par l'Etat pour les infrastructures de transports dans le cadre du contrat de projets Etat-région 2007-2013, soit 23% de moins en euros courants que pour le contrat de plan 2000-2006. L'AUT estime indispensable, en particulier, la désaturation de la ligne 13 du métro et la fiabilisation des RER B, C et D par le doublement du tunnel Châtelet-gare du Nord. Elle rappelle que d'autres agglomérations européennes, telles que Berlin ou Barcelone, investissent bien plus que l'Ile de France, pourtant "première éco-région d'Europe".

● L'AUT et le comité CIRCULE réclament la modernisation, approuvée fin 2003 par le STIF, du Poste d'Aiguillage et de Régulation du RER C. Les associations s'étonnent que RFF se soucie aussi peu de ce projet.

● L'AUT approuve les nouvelles orientations du STIF depuis sa décentralisation : introduction du ticket horaire, mesures sociales assurant le droit au transport, diminution du nombre de zones de la carte orange pour simplifier les déplacements entre banlieues.

● L'AUT déplore que la mise en place du réseau Mobilien se fasse aussi lentement en petite couronne et surtout en grande couronne, et que l'écoulement du trafic automobile reste le principal critère de choix des aménagements de la voirie, souvent discontinus ou destinés uniquement aux bus ou aux cyclistes et non aux deux.

Lorraine

● A l'occasion du renouvellement de la convention TER, la FNAUT Lorraine a présenté à la région des propositions concernant la certification de toutes les lignes du réseau lorrain TER (la ligne Nancy-Metz-Thionville est déjà certifiée), l'amplitude horaire de l'ouverture des gares, l'amélioration de la régularité, l'indemnisation des usagers abonnés en cas de retards trop fréquents sous forme d'un bon de voyage en TER, l'information en temps réel par téléphone portable en cas de situation perturbée, l'instauration d'un poste de médiateur chargé des litiges TER.

Activités de la FNAUT

● Claude Pierre dit Barrois a donné le point de vue de la FNAUT lors de la présentation du schéma régional des transports de la région Champagne-Ardenne à Reims.

● La FNAUT a soutenu l'action d'Agir pour l'Environnement contre une publicité agressive en faveur des 4x4.

● La FNAUT a soutenu auprès de la région Basse Normandie le projet de desserte ferroviaire du Mont Saint Michel préconisé par l'ADPCR (voir FNAUT Infos n°149).

● La FNAUT a protesté auprès de la compagnie aérienne Easyjet qui diffuse uniquement en anglais des informations relatives à la sécurité sur des vols au départ ou à destination de la France.

● Jean Sivardière a réaffirmé l'opposition de la FNAUT à tout projet de 3ème aéroport parisien lors du colloque de l'association Ville et Aéroport, animée par le député PS Jean-Pierre Blazy, sur "le développement aéroportuaire, l'aménagement du territoire et le développement durable". Il est intervenu également à la journée parlementaire sur les transports organisée par le député UMP Hervé Mariton sur "la dynamisation du transport urbain", et lors des Entretiens Territoriaux du Centre National de la Fonction Publique Territoriale à Strasbourg sur "la démocratie participative et l'évaluation des politiques publiques".

● Marc Debrincat et Anne-Sophie Vincent ont organisé une journée formation sur le traitement des litiges entre usagers et transporteurs et sur la médiation SNCF, avec la participation de Bernard Cieutat, médiateur de la SNCF.

● La FNAUT a publié un cahier d'acteur lors du débat public relatif au projet de LGV Poitiers-Limoges : pour la première fois, elle ne soutient pas un projet de LGV. Elle étudie le projet de LGV Bordeaux-Espagne (articles à paraître dans un prochain FNAUT Infos).

● Régis Bergounhou a participé à une réunion du Comité de suivi de la Charte pour la prévisibilité du service public de transport en période perturbée.

● Daniel Courivault a participé à un débat sur le thème "transport et environnement" lors de l'assemblée générale du Conseil National des Transports.

fnaut infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 151

ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.

Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 25 €

Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris, Métro : Pernety

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

e-mail : contact@fnaut.org

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

CCP : 10 752 87 W Paris