

## Les yeux sur l'étoile ferroviaire

Les sept semaines de conflit social qui ont affecté les circulations ferroviaires et les transports urbains ont totalement occulté la mise en service du Leman Express ou CEVA (liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse).

Réalisé par la Confédération Suisse, le canton de Genève et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, ce superbe RER métropolitain qui irrigue la métropole genevoise et toute la zone transfrontalière sur 230 km, bénéficie d'un très bon cadencement et d'une amplitude horaire très large.

Plusieurs observations s'imposent :

- La satisfaction de la population, voire son engouement, a été immédiat, atteignant plus de 25 000 voyageurs par jour pour une prévision de 20 000.

- Le report modal de la voiture vers le CEVA est visible : de l'ordre de 12 %.

- La règle d'or de la qualité de l'offre, de la fréquence, du cadencement et de la ponctualité engendre le succès. S'y ajoute la qualité des matériels.

- Répondant aux besoins, le CEVA maille le territoire, structure le réseau de lignes de bus. Épine dorsale de la zone lémane, il agence autour de lui les autres modes.

- Reliant les populations, il contribue à éviter les fractures sociales. Système de transport le plus propre, le ferroviaire s'affirme comme le mode de transport de l'avenir.

Puissent la douzaine d'autorités organisatrices concernées s'inspirer de cet exemple de RER métropolitain pour leur prochaine mandature et en débattre avec les autorités organisatrices régionales, et puisse le gouvernement prendre des engagements plus ambitieux, notamment dans le 4<sup>e</sup> appel à projet, pour inscrire le ferroviaire, à l'image de nos voisins européens, au centre de la stratégie de changement climatique.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Le coût des déplacements pour les voyageurs



Gare de Pornic © MD

L'économiste Jean-Marie Beauvais a actualisé les résultats de son étude - basée sur les données de 2011 - sur le coût des déplacements, par kilomètre parcouru, supporté directement par le voyageur suivant le mode de déplacement choisi. La nouvelle étude utilise les données de 2018.

Pour un déplacement à courte distance, le coût marginal de la voiture ou du vélo est moins élevé que celui du transport collectif urbain. Pour un déplacement à longue distance, le covoiturage, l'autocar et l'avion à bas coût sont moins coûteux que le train.

Depuis 2011, tous les modes de transport ont connu une baisse de leurs tarifs en monnaie constante, à l'exception du vélo suite à l'apparition du vélo à assistance électrique et, pour la longue distance, de la voiture sous l'effet de l'augmentation du montant des péages autoroutiers.

### Sommaire

<b>Dossier</b> - Le coût des déplacements pour les voyageurs	2-5
<b>Actualité</b> - La Cour des Comptes et le TER	6
Une leçon à retenir pour les « petites lignes »	7
Le rapport Philizot / Vers une réouverture de Fougères-Vitré ?	8
<b>Nouvelles des régions</b> - Les dédommagements des voyageurs après la grève	9
Réouverture de la ligne Beauvais-Le Tréport	
<b>Regards sur l'Europe</b> - Le rail en Grande Bretagne	10
<b>Le coin du cycliste</b>	11
<b>Vie de la FNAUT</b> - Une enquête sur les trains de nuit	12
Nomination de Marc Debrincat	

# La voiture moins chère que le transport urbain

## Le train plus cher que le covoiturage, le car et l'avion à bas coût



L'économiste Jean-Marie Beauvais (Beauvais Consultants) a étudié le coût d'usage (pour le voyageur) des différents modes de transport en 2011 (FNAUT Infos 203 et 211). A la demande de la FNAUT, il a actualisé cette étude sur la base des données disponibles pour l'année 2018 et la période 2011-2018.

Le prix, c'est-à-dire la dépense supportée directement par le consommateur, est un des critères de choix du mode de transport. D'où l'intérêt de disposer d'estimations chiffrées de ce que paient les voyageurs selon le mode utilisé.

### Périmètre de l'étude

Comparer les modes entre eux n'a de sens que si on compare ce qui est comparable : comparer l'avion avec le vélo n'aurait aucun sens. C'est pourquoi, on a distingué la courte distance et la longue distance. Comme dans l'Enquête Nationale Transports Déplacements (ENTD) de 2008, le seuil de 80 km a été retenu (la longueur moyenne d'un trajet TER est d'environ 50 km).

Pour la courte distance, l'étude concerne la voiture, le vélo, le covoiturage et le transport collectif urbain et TER (car et train). Pour la longue distance, elle concerne la voiture, la moto, le covoiturage, l'avion traditionnel et à bas coûts, l'autocar et le train (Intercités et TGV). Les déplacements intercontinentaux, qui ne peuvent être assurés par un autre mode que l'avion, ne sont pas pris en compte.

Le point de vue adopté est celui du voyageur au moment du choix de son mode de transport (tous motifs confon-

pus) : les coûts économiques (coût de construction ou d'entretien des infrastructures, coût de production des services de transport collectif...) et les coûts sociaux et environnementaux ne sont pas considérés.

L'estimation de la dépense du consommateur a été précisée en centimes d'euro (TVA comprise) par voyageur.km (et non véhicule.km).

L'étude porte d'une part sur l'année 2018 (dernière année pour laquelle les données étaient disponibles lors de la rédaction du rapport), d'autre part sur la période 2011 à 2018 afin de mettre en évidence une éventuelle évolution des dépenses, tant en monnaie courante qu'en monnaie constante (corrigée par l'inflation).

Dans le cas de la voiture, le coût d'usage dépend du taux d'occupation du véhicule. Toutes les charges sont supportées par l'automobiliste.

Le coût marginal de la voiture, seul ressenti immédiatement par l'automobiliste et donc comparé au coût des autres modes, ne comprend que le coût du carburant, du stationnement et des péages. Pour la courte distance : carburant 95,5 %, stationnement 4,5 % (gratuit dans les entreprises) ; pour la longue distance : carburant 47 %, péages 53% (9,3 centimes/km en moyenne) (l'automobiliste privilégie les autoroutes - tarif

moyen 13 centimes/km - pour gagner du temps et de la sécurité).

Le coût complet, 2 à 3 fois plus élevé que le coût marginal suivant la distance parcourue, comprend aussi les autres dépenses (amortissement du véhicule, assurance, réparations et entretien, auto-école, location...).

Dans le cas du transport collectif, les recettes commerciales annexes des exploitants (publicitaires par exemple) et les subventions publiques ne sont pas considérées : seul est retenu le prix du billet acquitté par le voyageur.

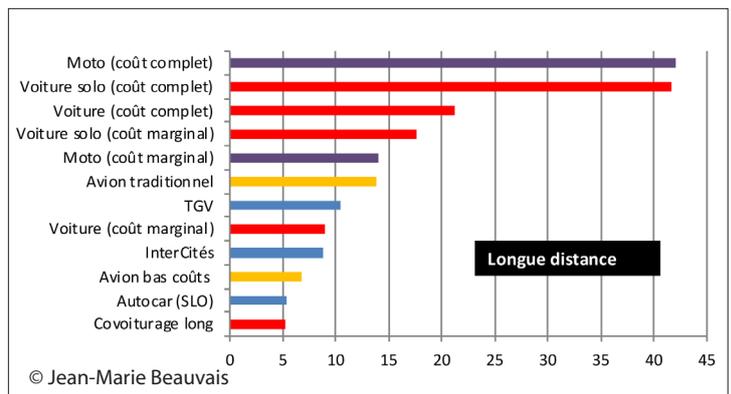
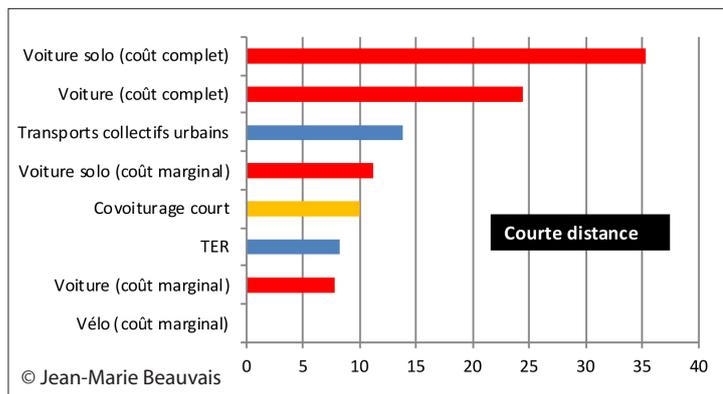
Les éventuels remboursements, inconnus, par l'employeur ou le fisc pour les déplacements domicile-travail, ne sont pas pris en compte.

### Les coûts actuels

Les graphiques donnent les dépenses en 2018 pour les déplacements de courte et longue distances en centimes d'euro par voyageur.km.

Le voyageur ne tenant compte que de ses dépenses immédiates (coût marginal), aura donc été incité :

- pour un déplacement court, à prendre sa voiture ou son vélo plutôt que le transport collectif (l'automobiliste périurbain, s'il est desservi par le train, peut cependant hésiter entre voiture et TER, le coût marginal de la voiture et le coût du TER étant voisins) ;
- pour un déplacement à longue distance, à avoir recours au covoiturage, au car ou à l'avion à bas coûts plutôt qu'au train.





# Une évolution des coûts contrastée entre 2011 et 2018

Certains résultats relatifs à l'année 2011 peuvent différer de ceux cités précédemment (FNAUT Infos 203 et 211). En effet, les sources et les méthodes de calcul ont pu être révisées depuis cette date. Les données utilisées ici pour l'année 2011 ont été estimées en utilisant ces nouvelles sources et méthodes.

Selon l'INSEE, le taux de l'inflation a été de 6,6 % entre 2011 et 2018.

## Pour la courte distance

- le coût complet du vélo a évolué plus vite que l'inflation sous l'effet d'une montée en gamme (le vélo s'est perfectionné et le vélo à assistance électrique (VAS) s'est beaucoup répandu) ;

- le coût de la voiture et du TER ont baissé en monnaie constante ;

- le coût du transport urbain a pratiquement suivi le rythme de l'inflation (l'impact de la gratuité est marginal, la gratuité n'a été adoptée à Niort qu'en septembre 2017 et à Dunkerque qu'en septembre 2018 : auparavant, le seul grand réseau gratuit était celui de Châteauroux).

Depuis 2016, on observe cependant une hausse des coûts, sauf pour le TER dont le coût augmente moins vite que l'inflation.

## Pour la longue distance

- les autocars Macron, créés en août 2015, n'existaient pas en 2011 ;

- le coût de la moto, du rail et de l'avion ont augmenté moins vite que l'inflation et ont donc diminué en monnaie constante ;

- le coût de la voiture, et surtout son coût marginal (le poids du prix du carburant y est plus important

que dans le coût complet), ont augmenté un peu plus vite que l'inflation sous l'effet de l'augmentation du prix des péages.

## En résumé

D'une manière générale, l'évolution des coûts a donc été moins rapide que l'inflation entre 2011 et 2018.

Les tableaux ci-dessous précisent cette évolution, en monnaie courante et en monnaie constante (tenant compte de l'inflation), pour les trajets à courte et longue distance.

Mais si on se limite à la période 2016-2018, on constate que les coûts ont augmenté plus vite que l'inflation pour la voiture (hausse du prix des carburants), le vélo, la moto, le transport urbain et l'autocar.

Inversement les coûts des transports ferroviaires et aériens ont diminué en monnaie constante :

- pour l'aérien, la diminution s'explique par la part croissante des compagnies à bas coût ;

- pour le rail, elle s'explique par le développement des offres à bas coût de la SNCF, et par la hausse des subventions des Régions au TER ).

Courte distance	2011 centimes par v.km	2018 centimes par v.km	évolution entre 2011 et 2018		
			monnaie courante	inflation des prix	monnaie constante
voiture en solo, <i>coût complet</i>	34,30	35,3	2,9%	6,6%	-3,5%
voiture en solo, <i>cout marginal</i>	11,40	11,2	-1,8%	6,6%	-7,8%
voiture, <i>coût complet</i>	23,45	24,43	4,2%	6,6%	-2,3%
voiture, <i>coût marginal</i>	7,77	7,79	0,2%	6,6%	-6,0%
vélo, <i>coût complet</i>	16,01	20,32	27,0%	6,6%	19,1%
vélo, <i>coût marginal</i>	0	0			
transport collectif urbain	12,97	13,74	6,0%	6,6%	-0,6%
TER	7,94	8,2	3,2%	6,6%	-3,2%

© Jean-Marie Beauvais

Longue distance	2011 centimes par v.km	2018 centimes par v.km	évolution entre 2011 et 2018		
			monnaie courante	inflation des prix	monnaie constante
voiture en solo, <i>coût complet</i>	39,12	41,65	6,5%	6,6%	-0,1%
voiture en solo, <i>cout marginal</i>	16,18	17,61	8,8%	6,6%	2,1%
voiture, <i>coût complet</i>	19,67	21,21	7,8%	6,6%	1,2%
voiture, <i>coût marginal</i>	8,13	8,97	10,2%	6,6%	3,4%
moto, <i>coût complet</i>	40,11	42,06	4,9%	6,6%	-1,6%
moto, <i>coût marginal</i>	13,77	14,01	1,8%	6,6%	-4,5%
autocar (SLO)		5,38			
train InterCités	9,11	8,8	-3,4%	6,6%	-9,4%
TGV	10,76	10,41	-3,3%	6,6%	-9,3%
avion à bas coût	6,83	6,77	-0,9%	6,6%	-7,1%
avion traditionnel	15,7	13,82	-12,0%	6,6%	-17,4%

© Jean-Marie Beauvais

**Autres apports de l'expertise :  
autopartage, covoiturage**

• Le consultant a précisé **le seuil de rentabilité de l'autopartage** : jusqu'à quel kilométrage annuel est-il plus intéressant de recourir à l'autopartage que d'acheter son propre véhicule ? Le coût d'une voiture personnelle a été évalué en fonction du kilométrage annuel (tableau 1), c'est la somme des charges fixes (1 631 €/an) et des charges variables (0,22 €/km) : il diminue quand ce kilométrage augmente (plus on roule, plus on amortit les charges fixes). Pour pouvoir comparer au coût de l'autopartage, il faut déduire les coûts du stationnement et des péages, qui sont à la charge de l'autopartageur.

• Le consultant a ensuite considéré le cas particulier d'un **autopartageur qui habite en centre-ville**, marche ou utilise un vélo ou un transport collectif pour aller travailler et n'utilise la voiture que pour se déplacer dans une zone périphérique non desservie par transport public, ou s'il doit transporter une charge lourde ou encombrante : l'autopartageur est abonné pour 16 €/mois, parcourt en moyenne 317 km par mois au tarif (peu dégressif avec la distance) de 0,37 €/km ; il loue la voiture en moyenne 14 fois par mois, pendant 39,5 heures au total (arrêts compris) au tarif de 3 €/heure, soit au total un coût généralisé de 0,745 €/km.

Dans ce cas, un automobiliste a intérêt à adhérer à une société d'autopartage plutôt qu'acheter un véhicule personnel s'il parcourt moins de 3 000 km par an.

• Le consultant a également évalué le coût marginal d'usage de la voiture en milieu périurbain, en zone agglomérée et en centre-ville. Il en a déduit **le coût marginal d'un trajet domicile-travail entre une périphérie urbaine et un centre-ville** : 1,69 € soit 8 centimes/km (tableau 2). Le cas choisi est celui d'un déplacement entre Athée-sur-Cher et l'hôtel de ville de Tours (22 km).

• Connaissant la longueur moyenne d'un trajet selon le mode choisi, le consultant a calculé **le coût moyen d'un trajet typique de chaque mode** (tableau 3). Un trajet domicile-travail effectué en voiture en solo (longueur moyenne 14,7 km) revient, en

**Tableau 1** : coût d'une voiture achetée en fonction du kilométrage annuel parcouru

km par an	1000	2000	3000	4000	5000
charges fixes (€)	1 631	1 631	1 631	1 631	1 631
charges variables (€)	218	436	654	872	1 090
charges totales (€)	1 849	2 067	2 285	2 503	2 721
prix de revient kilométrique (€/km)	1,85	1,03	0,76	0,63	0,54

© Jean-Marie Beauvais

**Tableau 2** : coût d'un déplacement domicile-travail depuis une périphérie urbaine

	périphérie	agglomération	centre-ville	total
distance (km)	14	5	3	22
consommation (litres aux 100)	6,33	7,33	9,33	
prix du litre (€ par litre)	1,46	1,46	1,46	
dépenses de carburant (€)	1,29	0,54	0,41	2,24
taux d'occupation				1,32
dépenses par voyageur (€)				1,69
dépenses par voyageur x km (€)				0,08

© Jean-Marie Beauvais

**Tableau 3** : coût moyen d'un trajet typique de chaque mode

	distance moyenne km	dépense par v.km centimes	dépense par voyage euros
voiture en solo*, coût complet	14,7	35,3	5,19
voiture en solo*, coût marginal	14,7	11,2	1,65
voiture*, coût complet	14,7	24,4	3,59
voiture*, coût marginal	14,7	7,8	1,15
vélo, coût complet	3,2	20,3	0,65
vélo, coût marginal	3,2	0	
moto, coût complet	9,8	42,1	4,13
moto, coût marginal	9,8	14	1,37
transport collectif urbain	4	13,7	0,55
covoiturage court	30	10	3
TER	49,6	8,2	4,07
autocar SLO	299	5,4	16,15
covoiturage long	330	5,2	17,25
Intercités	207,3	8,8	18,24
TGV	525,2	10,4	54,62
avion	959	11,6	111,24

\* cas d'un déplacement domicile-travail

© Jean-Marie Beauvais

moyenne, à 5,19 € (coût complet) ou 1,65 € (coût marginal).

• En cas de **covoiturage alterné à deux « à l'amiable »**, chaque conducteur conserve sa voiture et l'utilise un jour sur deux, essentiellement pour les déplacements domicile-travail ; l'économie porte donc sur le coût variable (carburants, entretien, réparations),

soit environ 60 % du coût complet. Chaque conducteur économise environ 60 €/mois en moyenne, une économie qui compense les contraintes du covoiturage.

**Jean-Marie Beauvais, économiste, est président de l'Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine (ADTT) ■**

## Le point de vue de la FNAUT

Très attractive, la voiture assure le porte-à-porte, le transport facile des bagages et beaucoup d'autonomie. Mais son usage est sous-tarifé, surtout en ville, car l'automobiliste ne paie pas tous ses coûts : économiques et environnementaux.

Par suite, le voyageur est incité à choisir la voiture plutôt que le transport collectif urbain, ou le covoiturage, le car et l'avion à bas coût plutôt que le train. Pour provoquer un report modal vertueux, il faut à la fois augmenter le coût d'usage de la voiture, et abaisser celui du train.

La FNAUT considère donc qu'une hausse (modérée) du coût d'usage de la voiture est légitime, le produit des taxes (TICPE, péage urbain) étant affecté aux modes alternatifs. Un centime supplémentaire de TICPE sur les carburants routiers (chiffres 2018) rapporterait 520 M€ ; si seul le carburant automobile était taxé, le produit serait de 271 M€.

On peut songer, inversement, à diminuer le prix du transport collectif et, par exemple, à instaurer sa gratuité en ville. Mais la gratuité ne provoque pas de report modal et paupérise le transport collectif. Elle coûte cher (elle coûterait 60 M€ par an à Grenoble) et empêche d'investir et d'améliorer l'offre.

Cependant le prix du train est trop élevé. Le taux de TVA sur le transport public doit être abaissé au taux de 5,5 % : en Allemagne, il vient d'être abaissé de 19 % à 7 %, taux déjà en vigueur pour les trajets de moins de 50 km. Il en résultera une baisse du prix du billet d'environ 10 % : la Deutsche Bahn attend 5 millions de voyageurs supplémentaires.

Il faut corriger les effets pervers de la tarification actuelle : les modes polluants ne doivent plus être subventionnés, chaque mode doit payer ce qu'il coûte à la collectivité. Ainsi :

- l'usager de la voiture doit contribuer à l'entretien des routes (hors autoroutes, la voirie est gratuite) ;

- les transactions via les plateformes de covoiturage sont des opérations commerciales, elles doivent être taxées ;
- l'autocar doit être soumis à une écotaxe car il use les routes autant qu'un camion ;

- l'avion, surtout à bas coût, ne doit plus recevoir les larges subventions qui abaissent son coût d'usage.

## Remarques sur les coûts

- Le coût marginal de la **voiture** peut sembler plus élevé pour les trajets courts que pour les trajets longs :

- la consommation est plus forte car les km parcourus à vitesse non stabilisée sont plus nombreux (redémarrage dans les bouchons et aux nombreux carrefours urbains) ;
- le taux d'occupation est plus faible (le trajet domicile-travail se fait souvent en solo ; pour les vacances, les déplacements se font en famille).

Mais le coût des trajets longs est plus élevé à cause des péages.

- Le coût marginal d'usage de la **voiture en milieu urbain** est nettement inférieur au coût du transport collectif, mais le coût complet est nettement supérieur. Pour les déplacements à longue distance, les différences avec le train sont analogues mais elles sont moins prononcées.

- Le coût marginal d'usage du **vélo** est pratiquement nul ; si le coût complet est élevé, c'est parce que le kilométrage parcouru est faible.

- Le **transport urbain** couvre le transport des villes de province (17 centimes/km en moyenne) et celui d'Ile-de-France (bus, tramway, métro, RER, Transilien) (13 centimes/km en moyenne).

- Le **TER** ne concerne donc que la province. Son coût kilométrique est nettement inférieur à celui du transport urbain car il est davantage subventionné, de plus grande capacité et parcourt des distances plus longues.

- Le **covoiturage** courte distance est plus coûteux que le covoiturage longue distance : il se pratique le plus souvent en milieu dense, là où l'usage de la voiture est le plus coûteux, les distances concernées sont plus courtes et le taux d'occupation des voitures est plus faible.

- Les **cars** concernés ici ne sont que les cars Macron ou services librement organisés (SLO) et non les cars TER. Le car « départemental » est passé sous la responsabilité des Régions en 2018. L'ARAFER suit le développement et la tarification des cars Macron avec précision, mais seulement depuis 2016.

- Le coût des **Intercités** a été déterminé avant le transfert de la plupart des Intercités aux Régions (ces trains sont devenus des TER).

- Le transport par **voie d'eau**, non étudié, est marginal en France (desserte des îles, navettes fluviales).

## Une expertise difficile

Les chiffres SNCF ne distinguent pas train et car TER. La SNCF fournit par contre des chiffres séparés pour Intercités et TGV. Les services TER sont considérés dans l'expertise comme « courte distance » : le transfert aux Régions de certains Intercités n'est intervenu qu'à partir de 2019.

Les statistiques officielles donnent la circulation des ménages et celle des entreprises, d'autres les dépenses des seuls ménages.

## Le taux d'occupation des voitures

La valeur du taux d'occupation des voitures illustre bien les difficultés rencontrées lors de l'expertise. Avant 2011, il était admis que le taux d'occupation des voitures était égal à 1,83 et ne variait pas au cours du temps ou avec la distance parcourue.

Mais selon l'ENTD de 2008, ce taux n'était que de 1,39. Et selon les nouveaux Comptes Transport (voir CGDD, Etudes et documents n°148, mai 2016, page 32), il était d'environ 1,8 en 1990, et de 1,60 en 2008, 1,59 en 2011 et 1,57 en 2018.

Il a donc diminué alors qu'on pouvait s'attendre à une hausse en raison du développement du covoiturage à courte et longue distances.

En fait, la motorisation continue à croître, le parc augmente plus vite que la population pour des raisons très diverses :

- l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages ;
- la poursuite de la périurbanisation (en zone périurbaine, les ménages bi-actifs ont souvent deux voitures pour pouvoir accéder à leur travail dans des directions parfois opposées et mal desservies par les transports collectifs) ;
- la baisse de la taille des ménages.

En 2013, le consultant avait utilisé les taux de 1,28 pour la courte distance et 1,74 pour la longue distance, soit 1,39 toutes distances confondues.

En 2018, il a utilisé les taux de 1,46 pour la courte distance et 1,99 pour la longue distance, soit 1,59 toutes distances confondues.

# La Cour des comptes et le TER



## Le TER en chiffres

Environ 900 000 voyageurs par jour (hors Transilien) sont transportés par 7000 trains et 1 300 autocars sur 20 500 km de lignes périurbaines, intervilles ou rurales, dont 11 850 sont électrifiées et environ 9 000 km sont des petites lignes.

Seulement 29 % des lignes TER sont en bon état, le trafic est ralenti sur plus de 5 000 km de lignes, l'âge moyen des voies est d'environ 30 ans contre 17 en Allemagne.

En 2017, 9,5 % des TER étaient en retard contre 8 % en 2012 ; 27 % même étaient en retard en PACA.

La SNCF comptabilise les retards à partir de 5 min (et en pratique, à partir de 5 min... et 59 sec). Elle ne donne pas le nombre de voyageurs concernés : « le retard d'un train transportant 500 passagers n'a pas le même poids que celui d'un train n'en transportant qu'une vingtaine ».

La dépense pour le TER n'a cessé d'augmenter entre 2012 et 2018 car la SNCF ne maîtrise pas ses coûts : 8,5 Md€/an (voies, gares, matériel roulant, exploitation), dont 3,9 payés par les Régions, 2 par l'Etat, 0,7 par SNCF Réseau, 1 par les voyageurs.

Le TER est subventionné à 88 % : les voyageurs paient 25 % des coûts d'exploitation et 12 % du total exploitation + investissement.

Le coût moyen d'exploitation par v.k est de 61 centimes, la subvention à l'utilisateur est de 15,7 centimes/v.k en Pays-de-la-Loire, de 34,2 en Normandie : un abonné bénéficierait en moyenne d'environ 12 000 € de subvention publique par an.

Le TER est bénéficiaire pour la SNCF : 231 M€ en 2017, soit 5,6 % du chiffre d'affaires. Le bénéfice varie beaucoup d'une Région à l'autre.

La fréquentation des TER est passée de 82 voyageurs par train en moyenne en 2012 à 78 en 2012, elle est souvent inférieure à 10 voyageurs par train. Selon la Cour, 285 gares « fantômes » ont été utilisées en 2016 par moins de 3 voyageurs par jour.

Le diagnostic sévère de la Cour est en partie périmé : suite au plan CAP TER 2020 lancé en 2018, la clientèle a crû de 10 %, suite à la croissance de la demande et aux efforts des Régions et de SNCF Mobilités.

La Cour a recensé les facteurs qui ont dégradé la fréquentation du TER au cours de la période 2012-2018, pendant laquelle l'offre a été stabilisée par les Régions : la concurrence du covoiturage et des cars Macron ; la dégradation des infrastructures, les travaux de rénovation ; la dégradation de la qualité de service de SNCF Mobilités ; les multiples grèves nationales et régionales.

### Des erreurs persistantes

- La Cour reste hostile aux petites lignes, son approche est d'abord financière. Selon la CGT, « pour elle, le service public est un coût alors que c'est un investissement collectif ».

- Le coût du TER cité par la Cour (8,5 Md€/an) mélange investissements et exploitation, et comprend bizarrement le coût du régime spécial de retraite des cheminots, qui n'a rien à voir avec l'activité ferroviaire, et les coûts externes (accidents, émissions de GES et pollution de l'air par les TER diesel)... du TER, mais pas ceux que le TER permet d'éviter ! Il ne signifie donc pas grand chose, et il est un peu léger d'en déduire que le TER est plus coûteux que le taxi...

La Cour ajoute : « s'il est légitime que le contribuable paie une part des coûts des TER en raison de leur caractère de service public, le financement public paraît très élevé, surtout pour les lignes peu fréquentées ».

- La Cour ne se préoccupe pas de la dépendance automobile, de la préférence du public pour le train, de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

- Elle ne dénonce pas clairement la politique malthusienne de SNCF Mobilités, qui maintient sur les petites lignes une offre squelettique. Elle ne dit rien sur la fréquentation qui pourrait être obtenue si le TER était exploité « à la Suisse ».

- Elle préconise de remplacer les trains par des cars « à certaines heures » et de filialiser l'activité TER, ce qui risque d'aggraver la segmentation entre TER et Grandes Lignes.

- La Cour affirme que le TER diesel est plus émetteur de CO<sub>2</sub> que la voiture par voyageur. Mais elle oublie qu'en cas de transfert sur route, 40 % de la clientèle se reporte sur la voiture (FNAUT Infos 271). Le bilan environnemental du TER avancé par la Cour est donc faux : si on

fait un bilan, il faut prendre en compte tous les paramètres...

Les analyses superficielles de la Cour ont été utilisées avec complaisance par les adversaires du rail et reprises par les médias : « des chiffres qui font mal ; un constat consternant, impitoyable, explosif, au vitriol ; un réquisitoire ».

### Une évolution encourageante

Cependant la Cour semble aujourd'hui plus attentive à la qualité de service et affirme qu'elle conditionne la fréquentation. Sa dégradation est clairement attribuée à SNCF Mobilités. La Cour souligne elle aussi le besoin de présence humaine dans les gares, SNCF Mobilités devant rechercher des solutions alternatives à la fermeture des guichets.

Elle ne préconise pas l'Exploitation systématique à Agent Seul (l'EAS est déjà en vigueur dans 75 % des TER), celle-ci devant être décidée au cas par cas (FNAUT Infos 232).

Et surtout, elle reconnaît que « fermer des lignes et gares peu fréquentées n'est pas la seule option possible : la ligne peut être gérée plus économiquement par un exploitant autre que SNCF Mobilités ».

La Cour préconise finalement le recours à la concurrence entre exploitants, comme en Allemagne ou en Suède, indispensable pour renforcer les fréquences et réduire les coûts d'exploitation (d'autres idées de la Cour sont cependant très critiquables : les suppressions d'arrêts par exemple) (FNAUT Infos 279).

La Cour se ravise donc : elle laisse entendre qu'il vaut mieux fermer les petites lignes, puis elle préconise la concurrence qui peut les revitaliser...

**La fermeture est la solution de facilité :** il faut examiner les petites lignes au cas par cas, sans a priori, comme le recommande finalement la Cour, et décider ensuite.

Jean Lenoir et Jean Sivardière ■

# Une leçon à retenir pour les « petites lignes »

## La disparition puis la redécouverte du tramway

**Le retour du tramway, modernisé bien sûr, dans une trentaine de villes françaises à partir des années 1980 (Nantes 1984, Grenoble 1987...) avec un succès spectaculaire, doit servir de leçon : la suppression précipitée des « petites lignes » ferroviaires est une solution de facilité dangereuse.**

Le tramway a disparu de la plupart des villes françaises (à l'exception de Lille, Saint-Etienne et Marseille) dans les années 1950. Pendant ce temps, nos voisins suisses et allemands ont modernisé leurs réseaux et ont réussi à maîtriser la croissance du trafic automobile urbain.

Le retour du tramway, suscité ou appuyé par la FNAUT et ses associations locales, a été souvent contesté, mais le tramway a finalement été plébiscité par le public. Il a même été réintroduit dans des agglomérations de moins de 200 000 habitants (Le Mans, Besançon, Aubagne).

Comme l'a montré le cabinet Trans-Missions (FNAUT Infos 277), la croissance de la clientèle, sur les axes concernés, a été en moyenne de 130 % alors qu'elle n'est que de 30 à 40 % quand un bus en site banalisé est remplacé par un Bus à Haut Niveau de Service. Bien entendu, le BHNS est nécessaire sur les axes moins fréquentés.

### Une série d'inaugurations

Le succès du tramway - rapide, confortable, de grande capacité - s'est encore accentué récemment avec l'ouverture de nouvelles lignes à Annemasse, Avignon, Bordeaux, Lyon, Nice, Saint-Etienne et en Ile-de-France. Des projets existent également à Angers, Nancy, Nantes, Strasbourg, Tours et en Ile-de-France.

Le tramway sur pneus a été un échec cinglant, annoncé par la FNAUT, à Nancy et Caen : ces villes sont revenues au tramway classique.

Mais l'utilité du tramway est encore incomprise (Toulon, Amiens, Nîmes) ou sous-estimée : face à la pollution urbaine et à l'évolution du climat, le tramway est une solution ambitieuse mais incontournable.

### Une leçon à retenir pour les « petites lignes »

Depuis 1938, de nombreuses « petites lignes » (régionales ou même interrégionales) ont été supprimées sans tenir compte des besoins de leurs usagers quotidiens (adultes et scolaires) et des territoires, pour des raisons purement financières, et cette politique risque de s'accélérer (voir la fermeture récente de la ligne Limoges-Angoulême).

Avant de les fermer avec précipitation et massivement, comme l'a recommandé le rapport Spinetta, et de reproduire ainsi les erreurs commises à propos du tramway, il faut s'interroger sur les méthodes et les coûts d'exploitation de la SNCF, et donc faire appel à de nouveaux exploitants dans le cadre de délégations de service public.

Quand une ligne est fermée, environ 40 % des usagers reprennent la voiture (en supposant que le car de substitution offre la même fréquence et le même temps de parcours que le train...), suivant une autre expertise du cabinet Trans-Missions : le

bilan environnemental est négatif, même si le TER est à traction diesel ; la dépendance automobile des adultes est renforcée, les usagers scolaires sont pénalisés (FNAUT Infos 271). Inversement, si la ligne est exploitée « à la suisse », la fréquentation peut augmenter de bien plus de 40 % (FNAUT Infos 257).

Et une voie ferrée n'est pas seulement un moyen de transport quotidien (qui peut encaisser les pointes de trafic), c'est aussi un outil de structuration de l'urbanisation diffuse autour des gares et de maîtrise de l'accidentologie routière...

Fermer une ligne pour la rouvrir plus tard est un non-sens économique : une réouverture est un processus long, compliqué et coûteux car les normes se renforcent et l'urbanisation se développe : au final il faut 10 ans de procédures administratives et 5 M€/km pour rouvrir une ligne, au lieu de 6 mois et 1 M€/km pour la moderniser et la pérenniser pendant 40 ans...

Pour la desserte des villes moyennes et des territoires ruraux, l'urgence n'est pas le désenclavement routier ou aérien, mais la modernisation du réseau ferré et de son exploitation (polyvalence du personnel). En Allemagne, 1 200 km de voies ferrées et 300 gares ont même été rouverts depuis 1995.

Jean Sivardière ■

### Une petite ligne vue par la Cour des comptes

Le traitement de la ligne Belfort-Delle par la Cour des comptes est révélateur de son état d'esprit. « Certaines opérations, telles que le Léman Express, ont pu apporter une réponse à de forts besoins de déplacements. D'autres sont beaucoup plus contestables : la Région Bourgogne-Franche-Comté et l'État ont contribué (31 M€ chacun sur 110,5) à la rénovation de la ligne Belfort-Delle, rouverte en 2018. Cette ligne est très peu fréquentée (200 voyageurs/jour), alors que son exploitation coûte 7,8 M€/an : pour chaque trajet Belfort-Delle, la subvention publique est de 107 €, soit 2,28 € par voyageur.kilomètre contre une moyenne sur les TER de 0,61 €.

Mais la Cour ne s'interroge pas sur les méthodes ubuesques d'exploitation de la ligne (FNAUT Infos 275). Quant à Michel Neugnot, vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté chargé des transports, il se contente de proposer une campagne de publicité pour attirer les voyageurs : pas un mot sur les horaires mal ficelés ou sur l'interdiction imposée aux trains en provenance de Suisse de dépasser la gare TGV de Meroux pour atteindre la gare de Belfort distante de... 7,4 km.

## Le rapport Philizot



François Philizot ©FM

**Après des décennies de sous-investissement, après les rapports Duron et Spinetta qui les auraient volontiers supprimées, les « petites lignes » ferroviaires refont parler d'elles sous la forme d'un « rapport Philizot » qui n'en finit pas de se cacher, preuve que c'est un dossier chaud voire explosif.**

Sur ces petites lignes le problème est double :

- d'une part l'exploitation par la SNCF est souvent indigente, avec une fréquence ridicule et des horaires peu attractifs. On espère que la concurrence

permettra, comme en Allemagne, un meilleur service ;

- d'autre part l'infrastructure doit être entretenue ou renouvelée. Faute de volonté depuis des années, les Régions se trouvent acculées à financer les travaux d'urgence... et parfois SNCF Réseau décide seul la fermeture pour cause de « vétusté ».

Il resterait encore 7 à 8 Md€ à trouver sur 10 ans. Le gouvernement envisage un partage de ce « fardeau » entre les différents acteurs.

SNCF Réseau serait invité à financer à 100 % les « petites lignes qui ont tout d'une grande » : Nantes - Bordeaux, Rodez-Brive, Foix-Latour de Carol... Un savant équilibre permettrait à chaque Région d'en avoir quelques-unes, un « cadeau » de 1,5 Md€ non financé, à la charge de SNCF Réseau qui est par ailleurs ligoté de toutes parts.

Les Contrats de Plan Etat Région encadreraient le financement « des

petites lignes de moyenne importance » pour environ 4 Md€ à répartir entre Etat, Région et SNCF Réseau.

Enfin les « plus petites des petites lignes » resteraient à la charge des Régions, soit en vue de les rénover au plus simple, soit pour les reconvertir... pour 1,5 Md€.

Le 18-12-2019, l'Etat a remis aux Régions ses propositions de répartition des lignes. La répartition finale, prévue mi février sous la forme de plans d'action régionaux, serait en quelque sorte l'exutoire de ce rapport Philizot tant attendu...

**Ces petites lignes ne doivent plus être gérées avec le déclin comme seule perspective, mais au contraire avec une ambition renouvelée qui sera à traduire par une meilleure desserte. Le transport de qualité n'est pas réservé aux grandes villes.**

Gilles Laurent ■

## Vers une réouverture de la ligne Fougères-Vitré ?



**Suite à la contestation de déclassements par la FNAUT dans les années 2000, RFF (puis SNCF Réseau) évalue dorénavant le potentiel de trafic des lignes avant d'en décider la fermeture.**

Dans le cas de Fougères-Vitré, RFF faisait, en 2012, une évaluation qualifiée de « très optimiste » du potentiel de trafic à 550 voyages/jour (FNAUT Infos 276). Insuffisant pour envisager une reprise du trafic ferroviaire. La FNAUT contestait cette évaluation, et indiquait que le potentiel pourrait atteindre 1 500 v/j.

RFF fit la sourde oreille et prononça la fermeture (en vue de l'aménagement d'une voie verte) aussitôt attaquée devant le Tribunal administratif de Rennes par la FNAUT. Néanmoins, ayant rencontré des élus locaux favorables au retour du train à Fougères, la FNAUT négocia avec Fougères-Agglomération et Vitré Communauté le retrait de son recours en contrepartie du lancement d'une étude par un cabinet indépendant pour évaluer sérieusement le potentiel de trafic et le coût de la remise en service et d'un aménagement réversible de la voie verte.

L'étude promise est en cours sous la responsabilité du cabinet Transamo (filiale de Transdev). Après une analyse fine des déplacements, ledit cabinet a identifié un potentiel de trafic entre Fougères et Rennes de... 1 500 voyages/jour, soit exactement le chiffre avancé par la FNAUT 8 ans auparavant. Mieux, il considère que ce potentiel atteindra 2 500 v/j à moyen terme. La pseudo-étude de RFF est donc discréditée, et l'expertise de la FNAUT confirmée.

A ce jour, 3 scénarios restent à l'étude : la construction d'une ligne entièrement nouvelle de Fougères à Rennes défendue par le collectif « Fougères-Rennes en train » qui nous semble peu crédible pour des raisons évidentes de coût d'investissement ; la réouverture de Fougères-Vitré avec éventuel shunt de Vitré pour diminuer le temps de parcours vers Rennes, solution préconisée par la FNAUT ; et enfin un car à haut niveau de service, hypothèse sans ambition, qui ne résoud pas le problème des bouchons à Rennes pour atteindre la gare.

Xavier Braud ■

## Réouverture de la ligne Beauvais - Le Tréport

### Où comment dégoûter les voyageurs de reprendre le train !

La réouverture de la ligne Beauvais-Abancourt-Le Tréport (104 km) était attendue pour le 15 décembre 2019, après une interruption du trafic pendant 18 mois pour rénovation.

Quelques jours avant cette date, le site du TER n'affichant pas les horaires, le comité de sauvegarde de la ligne s'adresse à la SNCF et la Région pour obtenir des informations. La réouverture est reportée au 22 décembre, puis au 3 janvier, puis au 6 janvier, puis au 3 février puis au 8 février... Pour la section Beauvais-Abancourt seulement ! A chaque fois les horaires sont communiqués au dernier moment. Pour la branche Abancourt - Le Tréport, il faudra patienter encore quelques semaines.

Le comité avait préparé des banderoles pour accueillir dignement le 1er train prévu le lundi matin 3 février. Mais le samedi soir, il apprend qu'il n'y a plus de billet TER disponible sur le site, et que le train est remplacé par un car. Le dimanche soir, il apprend que la réouverture est reportée au samedi suivant.

La SNCF le confirme l'avant-veille mais précise que le train de 7h41 ne pourra circuler faute de conducteur formé, alors que les billets avaient déjà été vendus... au prix de 9,90 € pour 50 km. Oublié, le « petit prix » de 5 € prévu initialement. Inutile de préciser que, dans le premier train, hormis les membres du comité et leurs banderoles, il y avait moins de 10 voyageurs.

Les retards successifs à la réouverture, raillés dans la presse locale, seraient dûs à des malfaçons des entreprises sous-traitantes. Soit, mais qu'a fait la SNCF pendant ces 18 mois ? Aucun suivi de chantier ?

Si le comité, association reconnue, a du mal à obtenir des informations, on se doute que, pour les voyageurs, c'est le parcours du combattant. On se demande si le but de la SNCF est vraiment de remplir ses trains, d'autant plus que la nouvelle grille horaire n'est pas enthousiasmante...

Pendant ce temps, la réouverture de l'autre branche Abbeville - Le Tréport est toujours en attente d'une décision de SNCF Réseau...

Brigitte Troquet ■



### La SNCF considère (mal) ses clients titulaires de la carte Liberté

Les grèves se succèdent et pénalisent à chaque fois les usagers fréquents ou occasionnels. Durant un mois, les titulaires d'une carte Avantage Liberté (399 € par an) ont eu de grandes difficultés pour se déplacer. Lors de la grève précédente, les abonnés Liberté avaient obtenu la prolongation de la validité de leur abonnement d'une durée équivalente de la durée de la grève (1 mois soit une ristourne de 33,25 €).

En 2020, la SNCF a proposé à un usager normand un code Avantage utilisable dans un délai très court, avant le 9 mars, et non utilisable sur TER.

« [...] Malgré tous nos moyens mis en œuvre pour que vous puissiez vous organiser au mieux, la grève a pénalisé vos déplacements.

*Afin de vous remercier de votre patience et conserver votre confiance, nous vous avons réservé une attention particulière : une réduction de 40 % sur votre prochain trajet, cumulable avec votre carte Liberté »*

Même en faisant un trajet Lille-Marseille, on n'atteint pas les 33,25 € de dégrèvement !

La SNCF (Mme Rachel Picard qui signe le courrier ?) prend ses clients fidèles pour des pigeons... voyageurs !

Daniel Grébouval, président de la FNAUT Normandie ■

### Une grève très éprouvante pour les usagers franciliens

Après un mois de décembre éprouvant, les usagers des transports publics d'Île-de-France ont vécu des premières semaines de janvier encore très difficiles, avec la poursuite de la grève. SNCF, RATP et IDF Mobilités se sont engagés à rembourser le mois de décembre à l'ensemble des usagers abonnés d'Île-de-France après le terrible mois que nous avons subi. Nous avons salué cette mesure : elle ne remboursera

qu'une partie des multiples surcoûts que cette grève a occasionnés à tant de Franciliens, mais elle reflète bien le principe selon lequel le service ne doit pas être payé lorsqu'il n'est pas ou trop peu réalisé.

Même si nous regrettons qu'il faille s'inscrire sur un site web (qui a été saturé lors de son ouverture le 31 janvier et qui présentait plusieurs bugs), le montant du remboursement et l'assiette d'usagers concernés correspondent à ce que nous demandions.

Cependant, en janvier, la situation est restée compliquée sur certaines lignes, parfois jusqu'au 25 janvier (ligne 13 du métro). Ainsi, nous constatons que RATP et SNCF n'ont pas effectué le service minimum indiqué dans le contrat qui les lie à l'autorité organisatrice, et ce à de nombreuses reprises depuis le 1<sup>er</sup> janvier. Nous avons donc demandé avec d'autres associations un complément de dédommagement pour janvier. Si la RATP a rejeté cette hypothèse, IDF Mobilités nous a indiqué début février que cette question était à l'étude.

Marc Pélissier, président de l'AUT-FNAUT Ile-de-France ■

## Brèves

### Bien dit

**Benoît Tessier**, SUD Rail : « nous sommes les seuls en Europe à être dans une spirale permanente de régression du réseau capillaire. [...] Même les pays que nous prenions pour des rigolos il y a vingt ans, comme l'Italie, nous surpassent désormais par leur dynamisme ».

### Nouveaux sigles

**LDFT** : lignes de desserte fine du territoire. Synonymes : petites lignes, lignes dites secondaires, UIC 7 à 9.

**PLouc** : Population Locale Obligée d'Utiliser des Cars, sigle introduit par le collectif de défense de l'étoile ferroviaire de Veynes.

# Le rail en Grande-Bretagne

## Souvent décrié, mais mal connu

Gare de Paddington à Londres ©wikipedia

Périodiquement, le rail britannique est cité en exemple à ne pas suivre : « un échec cinglant », selon Loïc Le Floch-Prigent, ancien président de la SNCF. Aussi nous revenons sur son évolution depuis sa première réforme en 1996 (voir aussi FNAUT Infos 155 et 232).

### Une réforme originale

Contrairement à ce qui est souvent affirmé, le réseau britannique n'a pas été privatisé lors de cette réforme.

Le gestionnaire de l'infrastructure, Network Rail, créé en 2002, est une société privée sans but lucratif propriétaire du réseau ferroviaire. Il est détenu par le ministère des Transports, et lui est lié par un contrat d'objectifs et de performance, sous le contrôle scrupuleux du régulateur ORR (Office of Rail and Road). Les infrastructures, y compris les gares, restent donc dans le domaine public.

Network Rail a succédé à Railtrack, créé et introduit en Bourse en 1996 lors de la réforme ferroviaire. Devant les difficultés inhérentes au mauvais état du réseau, à son niveau d'endettement et à la viabilité discutée d'une gestion purement privée du monopole naturel que constitue l'infrastructure ferroviaire, Railtrack a été placé sous contrôle public en octobre 2001 et ses actifs transférés à Network Rail.

Network Rail, en dehors de la gestion des infrastructures (développement et entretien), assure aussi l'attribution des sillons aux différents opérateurs et la gestion du trafic.

Les 20 plus grandes gares britanniques sont gérées directement par Network Rail, la gestion des autres étant déléguée à l'opérateur unique ou principal les desservant.

Autre caractéristique forte de la réforme de 1996 (jamais dupliquée ailleurs en Europe) : elle a programmé la mort du monopole public national d'exploitation du réseau, British Rail, interdit de concourir aux appels d'offres des franchises, et qui a donc disparu en 2002.

### Investissements

Le coût d'entretien du réseau, qui a augmenté dans un premier temps, a correspondu à un volume considérable d'investissements dans les infrastructures, dans lesquelles aucun gouvernement, travailliste

ou conservateur, n'avait investi depuis la fin de la 2<sup>e</sup> Guerre Mondiale.

Cette coûteuse et nécessaire remise à niveau a été un objectif, et une priorité, dès le début de la réforme ferroviaire. Elle se poursuit encore. Les quelques accidents intervenus voici une vingtaine d'années n'ont d'ailleurs eu pas d'autre cause que cette infrastructure et ses équipements obsolètes et mal entretenus. Selon les statistiques de l'UIC, le réseau britannique est aujourd'hui le second en Europe en matière de sécurité.

### Le secteur privé

Ce qui est privé dans le système ferroviaire britannique, ce sont les compagnies ferroviaires, environ une vingtaine, qui exploitent autant de franchises. Les entreprises sont sélectionnées par le Ministère des Transports après appels d'offres assortis de spécifications précises de service public (un système assimilable à la délégation de service public (DSP) à la française, utilisée en transport urbain et départemental).

Le secteur privé comprend aussi les sociétés de location de matériel roulant (« rolling stock companies »), qui le font fabriquer (sur spécification des exploitants) et le louent ensuite aux opérateurs pour la durée du contrat de franchise.

Ce système a permis de renouveler en une quinzaine d'années la quasi-totalité du matériel roulant britannique, dont certains modèles dataient des années 50 (notamment les « slam door trains », ou trains à portières - une par compartiment - pour les services de banlieue, qui ne possèdent aucune résistance à l'écrasement en cas d'accident, et encore en service dans les années 90).

### La qualité de service

Des suivis réguliers et fréquents montrent un taux de satisfaction des voyageurs qui tourne autour de 80%.

Le coût élevé des billets est une tradition anglaise, relevant d'un choix politique et bien antérieure à la réforme de 1996, une caractéristique aussi des transports urbains et régionaux. La contrepartie en est une organisation représentative puissante des intérêts des voyageurs, considérés comme des clients et traités comme tels, et incluse dans les compétences du régulateur ORR. Plusieurs associations (TravelWatch, Transport Focus...) sont dotées des moyens financiers correspondant au rôle qui leur est dévolu.

Les droits des voyageurs sont autrement plus développés que ne l'exige la réglementation européenne. A titre d'exemple, tout retard supérieur à 15 min est automatiquement compensé financièrement par la compagnie ferroviaire (« Delay Repay ») pour les grandes lignes comme pour la banlieue de Londres.

Les exploitants sont suivis par l'autorité ferroviaire à travers une batterie de critères de qualité nombreux et coûteux en cas de non-respect, et publiés régulièrement par les médias (c'est le principe du « Name and shame »).

### La fréquentation du réseau

**Le trafic (en millions de voyageurs ou en millions de tonnes par an) :**

- en 1996, lors de la réforme ferroviaire, 761 millions de voyageurs ;
- en 2003, 975 ; en 2013, 1 502 ;
- En 2018, 1 759 millions (soit une multiplication par 2,3 depuis 1996).

**Le trafic de fret (hors charbon) a lui aussi nettement augmenté :**

- en 1993, 55 millions de tonnes ;
- en 2000, 60 ; en 2016 : 70.

### Conclusion

Le système britannique n'est pas parfait à 100% (ainsi la fragilité de certaines concessions, reprises en gestion publique pour une durée déterminée jusqu'au choix d'un nouvel exploitant, le coût prohibitif pour soumissionner à un appel d'offres...). Mais il mérite mieux que la commiseration qui est de règle lorsqu'on l'évoque en Europe continentale.

**Michel Quidort, président de la FEV ■**

# Renationalisation ?



**Selon les Echos, le Premier ministre britannique Boris Johnson va « renationaliser » la franchise Northern Rail exploitée par Arriva, filiale de la Deutsche Bahn, en raison de sa très mauvaise qualité de service.**

En réalité, il ne s'agit pas d'une « renationalisation », mais d'une situation transitoire, prévue par la loi, le temps de relancer un appel d'offres. Une solution inenvisageable quand un opérateur public type SNCF est en situation de monopole et reste en place quelles que soient ses performances ou éventuelles défaillances.

Plusieurs raisons à cette décision :

- Northern Rail est une franchise volumineuse et complexe : 108 millions de voyageurs par an, 2 800 services quotidiens, 528 gares.

- Les difficultés rencontrées par l'opérateur sont, selon le Secrétaire aux Transports, pour la plupart liées à l'infrastructure, détenue et gérée par Network Rail, organisme public. Un accord passé entre l'État et Network Rail pour améliorer l'infrastructure n'a pas été suivi des investissements nécessaires, retardés pour raisons budgétaires.

- Par ailleurs, la livraison de nouveaux trains commandés à l'entreprise espagnole CAF a pris un an de retard, et les améliorations prévues ont été repoussées d'autant.

Dans ces conditions, l'exploitant Arriva a reconnu lui-même qu'il ne pouvait pas remplir ses obligations.

En attendant, Northern Rail est repris par un opérateur public parachuté pour gérer temporairement Northern Rail, Directly Operated Railways, qui emploie principalement des cheminots retraités pouvant reprendre l'activité à bref délai.

Un cas similaire s'est produit plusieurs fois en Allemagne où Keolis, filiale SNCF, s'est ainsi vu récemment annuler une franchise.

Une renationalisation globale des franchises britanniques semble exclue. La solution la plus probable serait plutôt une

redéfinition des franchises, qui seraient centrées sur les grandes agglomérations.

Ces dernières contractualiseraient avec les opérateurs - un schéma retenu dès 1995 pour la région capitale avec la création de l'autorité Transport for London, en lieu et place de franchises trop importantes.

**Michel Quidort** ■

## Conférence annuelle de la FEV

**La prochaine conférence annuelle de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV ou EPF, European passengers' Federation) aura lieu les 5 et 6 juin à Strasbourg.**

Elle est organisée avec le concours de la FNAUT Grand Est. Elle sera consacrée principalement aux lignes ferroviaires et routières transfrontalières.

Parmi les orateurs invités : la Commission européenne, la Cour des comptes européenne, le Groupe des régulateurs indépendants, des compagnies ferroviaires (DB, Thalys, Flix-Train...) et des autorités organisatrices de transport (Strasbourg Eurométropole, Land de Rhénanie-Palatinat...).

## Le coin du cycliste

### Le succès du Congrès de la FUB à Bordeaux

Plus de 500 personnes étaient au rendez-vous, un véritable succès ! Cette journée a été riche en échanges et retours d'expériences. La cérémonie de remise de prix du baromètre Parlons vélo des villes cyclables a été très médiatisée.

La journée d'études « Système vélo : du local au global » a fait le plein : le vélo seul n'est rien, il lui faut un écosystème favorable incluant la voirie, les stationnements, l'intermodalité et les services, voire un urbanisme à taille humaine...

### Les bons résultats du Baromètre « Parlons Vélo »

Près de 185 000 réponses ont été enregistrées, soit +63 % par rapport à

l'édition 2017. Le baromètre devient ainsi l'enquête de ce type la plus massive dans le monde. Cela montre que les citoyens souhaitent un débat sérieux sur la solution vélo-déplacement, partout en France.

L'édition 2019 fournit des données très précises sur la cyclabilité de 768 villes de France (ayant eu plus de 50 avis). La participation explose aussi en dehors des métropoles, sur des villes moyennes ou en milieu rural.

Nouveauté de cette édition, le module cartographique permettait à chaque répondant d'indiquer les trois endroits ressentis les plus dangereux à vélo dans sa pratique personnelle (« points noirs »). Ainsi, ce sont plus de 400 000 points noirs qui ont été répertoriés.

Seules 43 villes sur les 768 classées ont obtenu une note supérieure à la moyenne ! 40 % des répondants esti-

ment néanmoins que les conditions de circulation à vélo dans leur ville sont en amélioration, surtout dans les grandes métropoles.

### Elections municipales et vélo

Les élections municipales de mars 2020 constituent une chance exceptionnelle pour se saisir au niveau local de ces résultats et du plan national vélo. La mise en oeuvre d'un véritable « système vélo » concerne tous les niveaux : Etat, Régions, collectivités locales, employeurs, société civile.

De fait le développement du vélo est bien présent dans la plupart des programmes : pour reprendre les propos d'une tête de liste lilloise, « Quelle que soit la liste qui gagne c'est l'écologie (et le vélo) qui gagneront ! »

**Gilles Laurent** ■



# Une enquête sur les trains de nuit

**Bien des voyageurs déplorent la quasi-disparition des trains de nuit en France, qui n'a rien d'inéluctable : le succès des trains de nuit exploités par les autrichiens le démontre (FNAUT Infos 272, 273, 278).**

La FNAUT souhaite une relance des trains de nuit. Elle lance un questionnaire afin de mieux connaître les besoins des voyageurs et de pouvoir faire des propositions réalistes.

## Les atouts du train de nuit

Le train de nuit reste un complément de l'offre ferroviaire de jour. Il permet une arrivée matinale à destination et l'économie d'une nuit d'hôtel, ainsi qu'un gain de temps appréciable lors de déplacements de courte durée : voyages personnels, tourisme, vacances d'hiver ou d'été.

D'autre part, il peut constituer une alternative à l'avion et à d'autres modes de transport moins respectueux de l'environnement (voiture, covoiturage à longue distance, autocar Macron).

## Quelle utilisation ?

La FNAUT souhaite savoir à quelles occasions les voyageurs veulent pouvoir utiliser un train de nuit : déplacement professionnel ou personnel (visites familiales, vacances, tourisme), en semaine ou en week-end, sur un itinéraire national ou international ?

## Quelle offre ?

La FNAUT souhaite recueillir également l'avis des voyageurs sur les niveaux de services envisageables dans un train de nuit : sièges inclinables ; couchettes (4 ou 6 personnes par compartiment) ; voitures-lits (2 lits ou un seul par cabine).

Le questionnaire de la FNAUT porte également sur l'horaire du train de nuit, le confort, l'accessibilité, la sécurité, la

propreté, les services offerts à bord (restauration, accès à internet, transport des bagages, douches, toilettes), le service auto-train, la tarification, enfin les motivations du choix des voyageurs entre avion et train de nuit.

**Le questionnaire est disponible en ligne à l'adresse suivante :**

<https://tinyurl.com/v5gzzqs>

La FNAUT invite les voyageurs, utilisateurs ou non des rares trains de nuit qui ont survécu, à répondre à ce questionnaire et à le diffuser à leur entourage.

## Congrès de la FNAUT

**Le 22<sup>e</sup> congrès de la FNAUT aura lieu à Annecy du 2 au 4 octobre 2020.**

Parmi les invités ayant confirmé leur participation, Jean-Luc Rigaut, maire d'Annecy, Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF, le directeur des CFF pour la Suisse romande et le directeur des Transports Publics de Genève.

# Nomination de Marc Debrincat



**Marc Debrincat a été nommé délégué général de la FNAUT.**

Juriste spécialisé en droit de la consommation, il a été recruté par la FNAUT en 1991 pour le traitement juridique des litiges des voyageurs, à raison de quelques heures par semaine. Peu à peu, il a aussi pris en charge la gestion des dossiers administratifs lourds que sont l'agrément consommation et les subventions, ainsi que les recrutements de personnel, en relation avec le Bureau National. Marc Debrincat a été par ailleurs un représentant (bénévole), très compétent et actif, des voyageurs au Conseil d'Administration de SNCF

puis de SNCF Mobilités jusqu'à la suppression de ce poste fin 2019.

L'amélioration de la situation financière, sous l'impulsion de Bruno Gazeau, actuel président de la FNAUT, a permis de lui confier la mission de délégué général depuis le début de l'année 2020.

Il sera responsable du personnel salarié (service juridique, communication, secrétariat). Il continuera à gérer les dossiers administratifs et à contribuer aux études de la FNAUT.

**Question à Marc Debrincat : quels sont vos objectifs en tant que délégué général ?**

En plus du rôle de directeur administratif de la FNAUT, j'ai l'objectif, essentiel, de contribuer aux études élaborées par la FNAUT. La réalisation des études est notre principale source de financement, le côté parfois fastidieux de l'exercice est contrebalancé par la satisfaction d'avoir creusé un sujet, de valoriser l'expertise de la FNAUT et d'exprimer nos attentes.

C'est l'occasion de mobiliser toutes les compétences de la FNAUT et de faire travailler ensemble militants, experts, stagiaires et salariés de l'équipe permanente.

Je serai évidemment toujours impliqué dans le soutien aux FNAUT régionales et aux associations de la FNAUT et, d'un point de vue plus général, à la défense des usagers. Enfin, j'ai toujours beaucoup de plaisir à participer à l'illustration des publications de la FNAUT par des photos ferroviaires !

## FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart  
 Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM)  
 CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°281 - ISSN : 0983-172 X  
 Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
 Avenue de la Plage - 86240 Ligugé  
**Abonnement papier 1 an (10 numéros) :** Individuels : 19 €  
 Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €  
 Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre  
 Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :  
 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
 tél. : 01 43 35 02 83  
 e-mail : [contact@fnaut.fr](mailto:contact@fnaut.fr)  
 Internet : <https://www.fnaut.fr>