

## Un plan « rail-climat »

Deux crises ont affaibli le transport public : celle des gilets jaunes, dont le mot d'ordre portait sur la baisse du prix de l'essence, et non un développement des transports publics, et celle du mouvement social lié à la réforme des retraites.

Le train, mode de transport le plus écologique doit être l'épine dorsale des mobilités.

Un plan de relance « rail-climat » est nécessaire pour adapter les investissements déjà annoncés et votés aux exigences du changement climatique, s'aligner sur nos voisins européens et répondre aux besoins (contrat de performance de SNCF Réseau, maintien des petites lignes régionales...).

Ce plan de relance ferroviaire doit s'accompagner d'une politique de transport qui réduise la dépendance automobile, en augmentation constante tant l'usage de la voiture bénéficie d'un coût marginal d'usage plus favorable que celui des autres modes de transport.

La France doit donc suivre l'exemple de nos voisins européens qui privilégient le cadencement des circulations, le maillage du réseau ferré, la qualité de service... et lancent des programmes d'investissements plus importants encore que ceux que la France a déjà décidés depuis deux ou trois ans.

La France doit enfin s'engager avec enthousiasme et vigueur dans l'année 2021, année européenne du Rail que propose la Commission européenne pour promouvoir la mobilité durable et intelligente et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Des réouvertures de lignes ferroviaires sont justifiées mais mal réalisées



Ligne ferroviaire Cannes-Grasse ©Florian Pépélin

La FNAUT a, depuis longtemps, préconisé la réouverture de certaines lignes ferroviaires, en particulier celles qui sont situées dans les zones denses (Cannes-Grasse) ou lorsqu'elles permettent de rétablir de grandes liaisons interrégionales (Digne - Saint-Auban, Clermont-Ferrand - Ussel). L'expérience montre cependant qu'une simple réouverture (Belfort-Delle) ne suffit pas. L'Etat, les Régions et la SNCF doivent jouer un rôle plus positif. Les réouvertures doivent être mises en œuvre de manière intelligente, comme on sait le faire en Allemagne, où elles connaissent un succès spectaculaire. Nous examinons quelques exemples anciens et récents, et dégageons les conditions nécessaires au succès des réouvertures.

### Sommaire

|                                                                       |       |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|
| Les réouvertures de lignes en France : les leçons à en tirer          | 2     |
| Les réouvertures de petites lignes en Allemagne                       | 3     |
| Concurrence entre opérateurs ferroviaires. Concurrence et fermetures. | 4     |
| Contrats : coût net ou brut ? TER ou tramway ?                        | 5     |
| Pour un régime de performance entre GI et exploitants                 | 6     |
| Le rapport Philizot. Petites lignes et densité. Travaux.              | 7     |
| Un effet méconnu du réchauffement climatique                          | 8     |
| Les Alpes, le climat et le Lyon-Turin                                 | 9     |
| Le Sénat et l'avion (Jacques Pavaux)                                  | 10    |
| Aéroports et routes : le climat, on verra plus tard                   | 11-12 |



# Des réouvertures justifiées, des ratages, des causes bien identifiées

© Florian Pépellin

La réouverture de la ligne Belfort-Delle est un échec (FNAUT Infos 275) : « un bide monumental », écrit même *La Vie du Rail*. Et les résultats des réouvertures des lignes Maubeuge-Mons/Namur (FNAUT Infos 276) sont peu probants. Ces cas ne sont pas isolés, mais les causes de ces ratages, très variées, sont aisément identifiées.

## Les 4 réouvertures « Fiterman »

Les lignes rouvertes en 1982 :

- (Tours)-Ballan-Chinon ;
- Clamecy-Corbigny ;
- La Ferté Milon - Reims ;
- Latour de Carol - Ax les Thermes

Les réouvertures ont été effectuées dans des conditions minimalistes : pas de rénovation de l'infrastructure, simple rétablissement d'horaires inadaptés aux besoins de leurs usagers, maintien des conditions antérieures d'exploitation, poursuite de travaux routiers.

Ces réouvertures ont eu un rôle positif en mobilisant les élus : dès 1985, Auray-Quiberon a été rouverte. Mais la pérennité de l'exploitation ferroviaire n'a pas été assurée : Tours-Chinon comme Tours-Loches figurent sur la liste des lignes à supprimer du rapport Spinetta.

## Les réouvertures récentes

Rouverte en 2014, la ligne **Nantes-Châteaubriant** (64 km) est la partie reconstruite et électrifiée d'une ancienne ligne Nantes-Rennes, qui devrait être intégralement exploitée en 2021 après reconstruction de la section Châteaubriant-Retiers.

Jusqu'à Nort-sur-Erdre, à 30 km de Nantes, la desserte est périurbaine, d'où le choix bien adapté du tram-train et d'une fréquence à la demi-heure en pointe, à l'heure le reste du temps. Mais au-delà, les gares sont plus espacées, la vitesse du tram-train reste limitée à 100 km/h, et la durée du trajet Nantes-Châteaubriant est supérieure à une heure (8AR/jour ouvrable).

Les débuts ont été difficiles : un matériel Alstom nouveau et des sections de type tramway, d'autres de type ferroviaire classique. La fiabilisation se termine à peine. La fréquentation, essentiellement périurbaine, reste très inférieure aux prévisions, mais elle est en hausse (+ 18 % entre 2015 et 2017 malgré les problèmes

techniques). Elle devrait se poursuivre, favorisée par les difficultés de circulation routière et la croissance des urbanisations périphériques.

La réouverture a été faite sans vision interrégionale : les tronçons nord et sud de la ligne sont isolés par des butoirs et sans correspondances ! Une desserte directe par Châteaubriant intéresserait pourtant les habitants des banlieues Nord-Est de Nantes et Sud-Est de Rennes, car l'itinéraire est nettement plus court (125 km) que par Redon (152 km).

Sans être un échec, la fréquentation de la ligne **Avignon-Carpentras** est décevante : 1 800 usagers/jour au lieu des 4 000 prévus (18 AR/jour).

Les fiches horaires, visibles seulement sur internet, sont intitulées « Avignon-Centre - Carpentras » : le public est amené à penser qu'il faut changer à la gare centrale pour aller en gare TGV. Moins rapide (55 min pour Carpentras - Avignon Centre contre 36 min en TER), la desserte routière parallèle est plus dense (26 AR en semaine, 11 le dimanche) et moins chère (2,60 € contre 6,10 €).

Rien n'a été fait pour conserver un trafic fret : les aiguilles d'accès aux embranchements particuliers ont été démontées malgré les protestations des entreprises.

La réouverture de **Chartres-Voves** fin 2016 (3 AR/jour) était l'amorce de celle de Chartres-Orléans et d'une relation directe Chartres-Tours. Un train complet de céréales peut circuler chaque jour, mais la commande centralisée prévue à l'origine n'a jamais été installée (seul un bâtiment vide a été construit). A Voves, il manque un aiguillage vers Tours : une correspondance est imposée sur la relation Chartres-Tours et le train REMI (nom local du TER) est plus cher que l'autocar REMI direct. La desserte périurbaine de Chartres n'est pas assurée faute d'arrêt. Certains trains sont vides car les horaires sont inadaptés.

La réouverture de la ligne **Oloron-Béarn** (25 km) en 2016 est la deuxième

étape de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc, après la rénovation de Pau-Oloron en 2010. La faible fréquentation actuelle, dénoncée avec complaisance par les opposants au rail, ne signifie rien.

## Les leçons à tirer

En cas de réouverture, des points essentiels doivent être respectés :

- rénovation sérieuse de l'infrastructure, réouverture de l'ensemble de l'itinéraire concerné ;
- arrêts bien positionnés ;
- matériel adapté aux besoins ;
- cadencement des horaires et amélioration des correspondances ;
- coûts réduits d'exploitation ;
- appel à la concurrence ;
- maintien d'un trafic de fret ;
- bonne coordination avec le car pour les rabattements sur les arrêts ;
- enfin information de bonne qualité sur les services offerts.

## Les bons exemples

La Vie du Rail cite deux réouvertures réussies de lignes à l'étranger.

La ligne transfrontalière **Mendrisio-Varese** rouverte en 2018 relie la Suisse et l'Italie : sa fréquentation a dépassé les 4000 voyageurs quotidiens au bout d'un an, contre une fréquentation prévue de 3000 à 4000.

En Ecosse, la ligne **Borders Railway** (56 km) a été rouverte en 2015 entre Édimbourg et la gare de Tweedbank, proche de la Tweed. C'est une section de la Waverley Line qui reliait Édimbourg à Carlisle jusqu'en 1969. Alors à double voie, elle a été rouverte sous la forme d'une « petite » ligne à voie unique, comportant cependant un long tronçon à double voie. Le succès a été spectaculaire : 500 000 voyageurs en 4 mois. Ce succès s'est maintenu, la fréquentation annuelle est de l'ordre de 1,5 million de voyageurs, soit 2,3 fois plus que les prévisions les plus optimistes ! Les trains sont surchargés et il faudrait rétablir la deuxième voie, mais l'emprise est en partie occupée par des bâtiments et des routes, les élus ayant oublié que le rail pouvait avoir un avenir.

# Les petites lignes ferroviaires en Allemagne

## Un fort potentiel, des succès spectaculaires



© Silesia711

L'article de Michel Quidort résumé ci-dessous a été publié dans la revue *Transports urbains* n° 133, septembre 2018.

### Le Schönbuchbahn

La ligne rurale du Schönbuchbahn, proche de Stuttgart illustre le potentiel des lignes locales trop hâtivement condamnées par la DB, politique contrée par le volontarisme de collectivités locales, pas toujours régionales, qui ont crû au rail.

Cette ligne (17 km) relie les deux petites villes de Böblingen et Dettenhausen proches de Stuttgart. Fermée au trafic voyageurs en 1966, elle renaît en 1993 grâce à un syndicat intercommunal qui acquiert l'infrastructure auprès de la Deutsche Bahn pour 1 DM symbolique. La réhabilitation puis l'exploitation de la ligne sont mises en appel d'offres, remporté par WEG, une filiale d'une grosse PME qui exploite des réseaux locaux routiers et ferrés. La ligne rouvre fin 1996. Les 2 000 voyageurs transportés par la ligne de car qui l'avait remplacée sont plus de 10 000 aujourd'hui. Six autorails parcourent la ligne en 24 min à la fréquence de 30 min en semaine de 5h30 à 17h30, puis à chaque heure de 17h30 à 0h30, soit 30 paires de trains en semaine (18 le samedi et 15 le dimanche).

La ligne est intégrée à la communauté des transports de la région de Stuttgart. A Dettenhausen, elle est en correspondance avec le S-Bahn du réseau VVS. Devant son succès, le syndicat intercommunal a décidé en 2017 de l'électrifier et de passer la fréquence à 15 min en 2021.

### La RBE

La ligne Kaarst-Düsseldorf-Mettmann relie deux villes satellites de la capitale de la Rhénanie-Westphalie. La DB souhaitait, au début des années 90, en fermer les deux branches Kaarst-Neuss et Düsseldorf/Gerresheim-Mettmann. Le trafic avait chuté à 500 passagers par jour.

Les protestations de la population aboutirent à la création, en août 1992, d'une autorité locale dédiée, Regiobahn, consti-

tuée des communes riveraines de la ligne, qui acquiert l'infrastructure ; l'exploitation est confiée à l'opérateur local RBE.

Après modernisation de l'infrastructure (34 km) et création de 7 nouveaux points d'arrêt, deux parcs d'échange, un système d'information des voyageurs, un nouveau matériel roulant et un centre d'entretien des autorails, le service est rétabli en 1999. La fréquence est triplée en 2000.

Les 516 voyageurs quotidiens décomptés en 1998 passent à 4 800 en 1999 et 23 000 aujourd'hui (**soit une hausse de 4 412 %, record absolu en Allemagne**). La ligne, qui dessert au passage la gare centrale de Düsseldorf, est intégrée au réseau express régional Rhin-Ruhr. Elle sera prolongée jusqu'à Wuppertal, et son électrification est prévue en 2021.

La durée du parcours de bout en bout est de 52 min. L'intervalle entre les trains est de 20 min, il passe à 30 min le soir et le week-end. La ligne est desservie par 12 autorails (climatisés, avec automates de vente de billets et vidéosurveillance). La ponctualité est de 98 %. Regiobahn est propriétaire et gestionnaire des deux tronçons abandonnés par la DB et des huit gares desservies sur ces deux portions.

### En Rhénanie-Palatinat

Entre 1994 et 2002, le Land de Rhénanie-Palatinat a réactivé 11 lignes totalisant 117 km. Les services d'autocars ont disparu, et la clientèle s'est rapidement développée, comme sur la petite ligne (10 km) Winden-Bad Bergzabern : 530 voyageurs quotidiens par le car, 1 000 par le train dès la reprise. Parmi les sections rouvertes, **une première liaison transfrontalière** à fréquence horaire, Winden-Wissembourg, a vu le jour en 1997 : 1 000 passagers journaliers, dont 500 passent la frontière.

L'autorité organisatrice pense en termes de réseau et non de lignes, et donne la priorité à un cadencement régional incluant des services de cars, et non à un cadencement basé sur les horaires des grandes lignes.

Avant la réouverture, elle a rencontré tous les établissements scolaires et obtenu qu'ils modifient leurs horaires pour étaler les pointes. Ce sont aujourd'hui les écoles qui adaptent leurs horaires au train, et non l'inverse, afin qu'un maximum d'élèves puisse utiliser le train.

Les réouvertures ont été accompagnées de la création de nouveaux points d'arrêt ; des services express complètent les services omnibus, surtout sur les liaisons transfrontalières.

Par ailleurs, DB Netz, compagnie nationale gestionnaire d'infrastructure, a l'obligation de consacrer 30 % de ses investissements aux lignes régionales, après négociation obligatoire avec les Länder.

### Une volonté politique déterminante

De ces exemples, il en existe bien d'autres en Allemagne, on peut tirer les conclusions suivantes.

- Il existe un fort potentiel de développement des lignes ferroviaires dites « petites », aussi bien en milieu dense (RBE) qu'en milieu rural (Schönbuchbahn et autres lignes du Bade-Wurtemberg).

- En Rhénanie-Palatinat, à force de fermer des tronçons, pas toujours très longs, on en est venu insidieusement à démailler le réseau régional. La politique régionale consiste à reconstituer le maillage d'origine, sans oublier les services transfrontaliers.

- La relance des petites lignes est avant tout affaire de volonté politique régionale et même locale, comme l'illustrent les syndicats intercommunaux créés par les communes riveraines dans les cas du RBE et du Schönbuchbahn. Dans ces deux cas, l'autorité organisatrice est aussi propriétaire de l'infrastructure, ce qui lui permet de s'affranchir du gestionnaire national DB Netz et de développer, le long de la ligne, des points d'arrêt et parcs d'échange.

- L'ouverture du système ferroviaire à la concurrence régulée a permis la prise de pouvoir des collectivités territoriales sur un outil essentiel d'aménagement.

Ces conclusions devraient faire réfléchir les apôtres du déclinisme ferroviaire qui prévalent en France.



# La concurrence entre opérateurs ferroviaires

**On sait qu'il existe deux types de concurrence entre opérateurs, selon que les services concernés sont des services publics contractualisés ou des services purement commerciaux.**

## Les services publics

### « la concurrence pour le marché »

La desserte considérée est régionale ou interrégionale mais relève du service public. Il s'agit :

- des trains TER gérés par les Régions de province ;
- des trains Transilien ;
- enfin des trains d'équilibre du territoire ou TET gérés par l'Etat.

Ces services sont conventionnés par une autorité organisatrice, Région ou Etat, qui fixe la consistance de l'offre et les tarifs, et rémunère SNCF Voyageurs pour les services effectués (des pénalités peuvent être appliquées si certains services ne sont pas effectués ou si la qualité de service n'est pas satisfaisante).

Dès 2023, SNCF Voyageurs ne sera plus le seul opérateur possible. Des appels d'offres pour des délégations de service public (DSP) seront obligatoires ; ils pourront être lancés par les Régions ou l'Etat.

Plusieurs opérateurs pourront alors proposer d'assurer le service demandé. L'opérateur le mieux-disant sera retenu : il sera en position de monopole sur le lot attribué pendant la durée du contrat.

Contrairement à la pratique actuelle, où la SNCF est attributaire de l'ensemble du réseau d'une Région, les Régions pourront allouer le réseau régional : une pluralité d'exploitants sera donc possible dans une même Région.

Un cahier des charges définissant les obligations de service public garantira le service sur toutes les lignes, qu'elles soient réputées « bénéficiaires » ou « déficitaires ».

Seules les Régions Grand Est, Sud (ex-PACA) et Hauts de France présenteront des appels d'offres, qui pourront porter sur des groupes de lignes ou des lignes isolées telles que :

- Nancy-Vittel-Contrexéville ;
- Epinal - Saint-Dié - Strasbourg ;
- Sélestat-Molsheim-Strasbourg
- Marseille-Toulon-Nice ;
- Nice-Tende.

Divers opérateurs pourraient candidater : Transdev, Keolis, RATP Dev, Thello, Arriva, MTR, RDT 13...

L'Etat va lancer lui aussi un appel d'offres concernant deux des liaisons Intercités dont il a conservé la gestion : Lyon-Nantes et Nantes-Bordeaux.

Rappelons que la concurrence dans le cadre d'une DSP n'a rien à voir avec une privatisation : l'autorité concédante conserve la maîtrise de l'offre et des tarifs.

## Les services commerciaux

### « la concurrence sur le marché »

Ces services sont assurés aux risques et périls de l'opérateur, en accès libre (« open access »).

C'est déjà le cas de SNCF Voyageurs pour le TGV (open access sans concurrence), des trains Thello (train de jour Marseille-Nice-Milan et train de nuit Paris-Venise) et de la compagnie russe RJD (train de nuit Paris-Moscou).

Dans ce type de service, la compagnie exploitante décide elle-même de la consistance du service assuré, de ses horaires et de ses tarifs.

Dès décembre 2020, tous les opérateurs pourront exploiter des services (TGV ou Intercités) en open access : Thello envisage d'exploiter des TGV Milan-Paris et la RENFE des TGV Lyon-Marseille, comme les ÖBB qui font déjà circuler des trains de nuit en Europe centrale ou Flixtain des trains de jour en Allemagne.

La coopérative Railcoop souhaite recréer des relations de jour Lyon-Bordeaux, et Flixtain voudrait réactiver la relation de nuit Paris-Nice et créer plusieurs allers-retours Paris-Bruxelles.

Les opérateurs en open access devront fournir, donc acheter ou louer, le matériel roulant. Ils seront sur le réseau ferré dans une situation analogue à celle des autocaristes (Blablabus, Flixbus) qui exploitent des services routiers dits librement organisés (SLO ou « cars Macron ») sur le réseau routier.

## Des contrats « à coût brut » ou « à coût net » ?

Les contrats de gestion déléguée de service public de transport se divisent en deux principales catégories, qui prévoient chacune quels risques doivent être supportés par l'autorité organisatrice délégante et l'entreprise délégataire : contrat dit à coût brut et contrat dit à coût net.

On y distingue donc le risque industriel, c'est à dire le risque portant sur les coûts de production (traction, personnel, maintenance...) et le risque commercial, ou sur les recettes commerciales provenant des voyageurs et d'autres ressources accessoires (espaces publicitaires...).

Dans le contrat à coût brut, l'autorité organisatrice supporte le risque commercial, l'opérateur ferroviaire retenu s'étant engagé sur un coût de production kilométrique - le risque industriel - qui lui est garanti par l'autorité organisatrice.

Celle-ci conserve les recettes commerciales et compense l'exploitant sur la base du prix communiqué par celui-ci dans sa réponse à l'appel d'offres. Si par exemple l'exploitant a retenu un coût kilométrique de 8 € pour une production de 2 millions de trains-km/an, l'autorité lui versera 16 millions d'euros, charge à lui de faire fonctionner la ligne (ou le réseau) avec cette somme. Ce contrat s'apparente plus à un marché public qu'à une délégation de service public, et a de moins en moins la faveur des autorités de transport.

Dans le contrat à coût net, l'entreprise ferroviaire s'engage à la fois sur les coûts de production, mais également sur les recettes commerciales prévisibles, selon la proposition faite dans sa réponse à l'appel d'offres et retenue par l'autorité organisatrice des transports.

Dans ce cas, celle-ci compensera à l'exploitant la différence entre les coûts d'exploitation estimés et les recettes commerciales attendues pour la durée du contrat, celles-ci étant pratiquement toujours inférieures aux coûts de production du service compte tenu des missions de service public assignées à l'opérateur. Ce type de convention est le plus souvent retenu lors des appels d'offres, car très incitatif pour l'exploitant et sécurisant pour l'autorité.

Suite page 5



## Des contrats « à coût brut » ou « à coût net » ? (suite)

On comprend le succès du contrat à coût net auprès des autorités de transport, car il oblige l'entreprise, dans son propre intérêt, à faire preuve, à la fois d'efficacité en réduisant ses coûts, et d'attractivité en développant la qualité de service pour attirer de nouveaux clients, et ainsi augmenter le volume des recettes commerciales qu'elle conserve. De son côté, l'autorité dispose d'une visibilité du montant de la compensation versée pendant la durée de la convention, et d'un montage contractuel qui motive l'opérateur à remplir ses objectifs politiques de développement du trafic.

C'est évidemment ce qui manque au contrat à coût brut, dans lequel l'entreprise exploitante est payée, quel que soit le nombre de passagers transportés, ou pas... Ceci a poussé les autorités de transport, très vite conscientes du problème que cela posait, à inclure dans le contrat brut des critères de qualité - ponctualité, fiabilité, propreté, information des voyageurs, ... - afin d'inciter l'exploitant à adopter une attitude tournée vers les clients. Ces critères de qualité se retrouvent maintenant dans les contrats nets pour accentuer encore la pression commerciale sur l'opérateur, assigné à des objectifs aussi impératifs que variés, par exemple l'augmentation du trafic, ou la réduction du taux de fraude...

Michel Quidort ■



## Assez de fermetures : d'autres solutions existent

**Le réseau ferré forme un tout qui doit mailler l'ensemble du territoire : les petites lignes ne sont « petites » que vues depuis un bureau parisien.**

### Des Régions mal préparées

Selon la Cour des comptes (FNAUT Infos 281), « une ligne peut être gérée plus économiquement par un exploitant autre que SNCF Mobilités ». La concurrence entre opérateurs sera optionnelle pour les Régions jusqu'à la fin 2023. A cette date, les appels d'offres dans le cadre des DSP seront obligatoires. Mais les Régions sont mal préparées à son arrivée : face à la SNCF qui leur refuse des informations nécessaires, elles doivent renforcer leur expertise technique, juridique et financière avant le lancement des appels d'offres.

### Réduire le coût des travaux, c'est possible

L'effort actuel de rénovation ne porte que sur le réseau principal : les petites lignes transversales et régionales voya-

geurs sont insuffisamment entretenues, 2 000 km de lignes capillaires fret sont menacés. SNCF Réseau évalue à 7 ou 8 Md€ d'ici 2028 le coût de la régénération de toutes les petites lignes.

L'Etat peut financer sur 10 ans un programme de 800 M€ par an de régénération des petites lignes par la hausse des taxes sur les billets d'avion, une écoredevance camions, une taxation exceptionnelle des dividendes autoroutiers ou un emprunt.

Selon la Cour des comptes, un transfert de la gestion de l'infrastructure (et pas seulement de l'exploitation) aux Régions, l'Etat restant propriétaire des lignes et garantissant leur affectation au transport ferroviaire, clarifierait les rôles respectifs de l'Etat, de la SNCF et des Régions. Ce transfert permettrait à ces dernières de choisir à la fois les entreprises réalisant les travaux, et d'échapper ainsi aux devis excessifs de SNCF Réseau, puis les exploitants.

L'idée a déjà été émise par la FNAUT (FNAUT Infos 221), elle permettrait de mieux prendre en compte les besoins des habitants ; le gouvernement semble s'orienter vers cette solution (voir page 7).

## Brèves

## BIEN DIT

**Blanche Weber**, présidente du Mouvement écologique luxembourgeois : « l'amélioration de l'offre est plus importante que la gratuité des transports urbains ».

**Jean-Yves Guéraud**, ADTC-Grenoble : « le téléphérique urbain, présenté publiquement comme un tramway aérien, est au tramway ce que le covoiturage est à l'autobus ».

## Propos archaïques

**Bruno Le Maire**, ministre de l'Economie, lors de la journée de la filière automobile : « j'adore la voiture, j'adore conduire ; la voiture c'est la liberté ; elle appartient à la culture française, la voiture c'est la France ; en URSS, il n'y avait pas de voiture car il n'y avait pas de liberté ». Mais le ministre est un écologiste convaincu. Selon lui : « la liberté automobile doit être garantie dans le respect de la planète ».

## Des politiques éloignées de la population

**Jean-Michel Pascal**, secrétaire de la FNAUT PACA, déplore que les élus n'écoulent pas les habitants : « ils veulent transformer l'emprise de l'ancienne voie ferrée Digne - Saint-Auban en voie verte, mais la population veut une reprise de l'exploitation ferroviaire de Digne vers Sisteron et Manosque ; la voie verte peut emprunter d'autres tracés ».

**Benjamin Griveaux**, ex-candidat à la mairie de Paris, a proposé de reporter la gare de Paris-Est en banlieue parisienne pour créer un « Central park ». Il n'a pas compris que la force du train, c'est d'arriver au cœur de la ville. Son idée est en totale contradiction avec les efforts indispensables à faire sur la connexion du train avec les transports urbains.

A Grenoble, **Alain Carignon**, candidat à la mairie, a proposé l'introduction d'un monorail traversant la ville afin d'absorber le trafic automobile en provenance des zones périurbaines, alors que les habitants réclament des tramways. Il a oublié que le système Supraways, soi-disant en service à Saint-Quentin-en-Yvelines, n'existe que sur papier glacé et que ses coûts réels sont encore inconnus.



# Pour un régime de performance entre gestionnaire d'infrastructure et entreprises ferroviaires

La qualité de service est un argument de poids pour que le rail puisse conquérir de nouveaux clients et jouer tout son rôle face à l'urgence climatique et à la congestion routière.

## Des contrats vertueux

Aussi, dans de nombreux pays européens, les contrats de service public conclus entre autorités organisatrices et compagnies ferroviaires, comme les initiatives commerciales des opérateurs, renforcées par les dispositions européennes relatives aux droits des voyageurs, prévoient-ils des compensations pour les voyageurs en cas de retards ou de dysfonctionnements du service.

S'y ajoutent des dispositifs de bonus-malus selon les performances des opérateurs au regard des objectifs du contrat. La perspective de l'ouverture à la concurrence, qu'elle soit régulée pour les services publics contractualisés, ou purement commerciale pour les services en « open access », donne une acuité renforcée à cet aspect du transport ferroviaire.

## Et le gestionnaire de l'infrastructure ?

Ce système vertueux, car il incite les entreprises ferroviaires à améliorer leurs prestations, est toutefois incomplet, **car il exclut le gestionnaire de l'infrastructure.**

C'est anormal, car il est évident que la qualité de l'infrastructure - voies, ouvrages, signalisation, gestion du trafic... - conditionne la qualité du service fourni aux voyageurs.

Il paraît dès lors souhaitable d'introduire un mécanisme de performance impliquant le gestionnaire

d'infrastructure dans la qualité du service fourni.

Il est tout autant souhaitable que cette procédure soit cantonnée entre opérateurs et gestionnaire d'infrastructure, et se déroule sans que le voyageur soit concerné.

L'objectif reste la qualité de service. En d'autres termes, tout retard ou dysfonctionnement, quels qu'en soient la cause et le responsable - compagnie ferroviaire ou gestionnaire d'infrastructure - sera compensé auprès du voyageur par la compagnie ferroviaire.

Mais si le dysfonctionnement est imputable au gestionnaire de l'infrastructure - signalisation défaillante, incident affectant la voie... - la compagnie pourra se retourner vers le gestionnaire de l'infrastructure pour qu'il la rembourse des sommes versées par elle aux voyageurs au titre du dédommagement. Une procédure de concertation amiable et rapide entre les partenaires devrait être à même d'attribuer les responsabilités en cas de difficultés.

Pour être complet, il faut mentionner l'aspect « inverse » du régime de performance tel qu'il a été institué en Grande-Bretagne par la réforme ferroviaire de 1993 : une compagnie ferroviaire désirant bénéficier d'améliorations de l'infrastructure pour augmenter sa qualité de service, en particulier la vitesse de ses trains, peut être amenée à participer au financement des travaux nécessaires.

Michel Quidort ■

## Les fermetures de lignes pour travaux : un fléau

La réhabilitation nécessaire du réseau ferré provoque de nombreuses et longues fermetures, même de lignes à double voie : après la Roche-sur-Yon/La Rochelle fermée pour 17 mois alors qu'on ne rénove qu'une seule des deux voies, ce sera Saintes/Beillant, ce qui tronçonnera Nantes Bordeaux en trois sections.

Pour des lignes à voie unique vitales pour des territoires mal desservis par ailleurs, les coupures sont très longues, deux ans pour Grenoble-Gap.

Y a-t-il encore un service public, hors « grandes » lignes ? Les cars de substitution, lents et moins confortables que le train, sont évités par 40 % des usagers, qui reprennent la voiture ou réduisent leurs déplacements : SNCF Réseau et les financeurs ne voient que le coût des travaux, sans se préoccuper des usagers et des autres impacts.

D'autres solutions qu'une longue coupure sont envisageables : travaux par tronçons, remise en état d'une voie avant d'attaquer l'autre quand il y en a deux, emploi de trains usines permettant de gagner du temps pour les longs kilométrages, travaux en semaine ou en week-end uniquement, suivant le type de trafic, travail de nuit, ou au contraire en journée entre la pointe du matin et celle du soir, quitte à admettre des ralentissements localisés.

Une comparaison des différentes organisations des chantiers est donc nécessaire, prenant en compte la gêne pour les usagers et les territoires, les impacts environnementaux dus au report sur route, la baisse de trafic sur la ligne et les lignes adjacentes, les pertes de recettes aussi bien pour SNCF-Réseau que pour les opérateurs et Autorités Organisatrices, la difficulté après travaux à reconquérir la clientèle... La comparaison doit donc porter sur une période plus longue que les travaux.

La réunification de la SNCF mènera-t-elle à une démarche plus transparente, et prenant en compte l'ensemble du système ferroviaire, avec le souci du service public ? Le Ministère de « la Transition écologique et solidaire » ne devrait-il pas exiger ce type d'analyse ?

Claude Jullien, Jacques Ottaviani,  
Dominique Romann ■



## RER ou tramway ?

Au Havre, la desserte TER de Montivilliers et Rolleville a été transformée en desserte tramway intégrée au réseau urbain.

La décision a été motivée par la différence des coûts d'exploitation du train et du tramway, qui permet d'amortir une partie de l'investissement et surtout de rendre supportable financièrement une fréquence bien supérieure (7 min 30 à 15 min contre 30 aujourd'hui).

Autres raisons : la nécessité d'une desserte plus fine de l'est de l'agglomération, et la suppression de la correspondance train-tram vers le centre-ville (4 à 5 min).

La ligne TER a été fermée administrativement et transférée à la Communauté Urbaine.

C'est ce qui s'était passé en 1993 pour la ligne francilienne du Val de Seine exploitée par la SNCF, devenue le tramway T2 mis en service en 1997, exploité par la RATP qui en est propriétaire, et prolongé en 2012 de La Défense jusqu'à Pont de Bezons (photo ci-dessous).



A Lille, on s'oriente vers une solution analogue : la ligne Lille-Comines a été suspendue en décembre dernier et une convergence s'organise entre la Métropole et la Région pour la transférer à la première. La SNCF a toujours très mal exploité cette ligne, c'est la seule ligne du Nord - Pas-de-Calais moins circulée en 2018 qu'en 1981. Et le moindre aléa la conduisait à y supprimer les trains pour récupérer le personnel ou le matériel.

L'Union des Voyageurs du Nord est favorable à un tramway classique circulant sur une plateforme gérée par la collectivité locale (la formule du tram-train est trop coûteuse et trop compliquée à mettre en œuvre).

Daniel Grébouval, FNAUT Normandie et Gilles Laurent, UVN ■

## Petites lignes et densité

### Le trafic en 2016

Selon une étude de SNCF Réseau transmise à l'Etat et aux Régions, le trafic a été le suivant sur les lignes régionales dites de desserte fine du territoire (LDFT, UIC 7 à 9 selon la classification de l'Union Internationale des chemins de fer) :

- 36 % de ces lignes ont accueilli en moyenne annuelle moins de 10 trains par jour ;
- 37% de 10 à 20 trains par jour ;
- 17% de 20 à 30 trains par jour ;
- 7% plus de 30 trains par jour ;
- 3% étaient sans circulation (le trafic a été suspension pour raisons de sécurité ou pour travaux).

### La densité du territoire desservi

Si on prend comme base 100 la densité de population et d'emplois moyenne de la France (120 habitants et 50 emplois par km<sup>2</sup>) :

- 10% des lignes desservent un territoire d'indice au moins égal à 150 ;
- 29% desservent un territoire d'indice compris entre 100 et 150 ;
- 45% desservent un territoire d'indice compris entre 50 et 100 ;
- enfin 16% desservent un territoire d'indice inférieur à 50.

39 % des LDFT desservent donc un territoire au moins aussi dense que la moyenne nationale. On trouve environ 1,5 fois plus de LDFT desservant des territoires denses que de LDFT desservant des territoires ruraux. Comme la FNAUT l'affirme depuis longtemps, **le problème du TER n'est pas l'absence de clientèle potentielle pour le TER, mais... l'absence de trains.**

### Les petites lignes peu circulées

Un croisement entre trafic et densité du territoire montre que, pour les lignes avec moins de 18 trains en moyenne journalière (moins d'un train toutes les 2 h par sens) :

- 27% de ces lignes sont situées dans un territoire de densité supérieure ou égale à 100 ;
- 53% de ces lignes sont situées dans un territoire de densité comprise entre 50 et 100 ;
- 20% de ces lignes sont situées dans un territoire très rural, de densité inférieure à 50.

Il y a donc plus de lignes à très faible trafic en zone dense qu'en zone très rurale. Et les petites lignes les moins circulées, sous-exploitées, ne captent pas la clientèle potentielle.

## Le rapport Philizot sur les « petites lignes »

On attend toujours la publication intégrale du rapport Philizot sur les « petites lignes ». La question majeure de l'absence de financement par l'Etat et les Régions reste posée, alors que la rénovation de ces lignes est essentielle pour leurs usagers.

Depuis 1938, bien des « petites lignes », régionales et interrégionales, ont été supprimées sans tenir compte des besoins des usagers et des territoires, au coup par coup, sans étude globale d'impact sur le maillage du réseau et *sans pour autant rétablir la santé financière du rail* (FNAUT Infos 257, 270, 276).

Le gouvernement propose aujourd'hui une répartition du financement des lignes régionales entre l'Etat, SNCF Réseau et les Régions (FNAUT Infos 281).

Cette démarche de régionalisation des infrastructures est justifiée après le succès

de la gestion des trains TER par les Régions. Mais elle masque mal l'absence de ressources financières nouvelles de l'Etat et des Régions alors que, face à l'urgence climatique, un effort massif et ambitieux d'investissement et de développement de l'offre est absolument indispensable.

Une leçon à retenir : la suppression puis la redécouverte du tramway (FNAUT Infos 281). Il ne faut pas reproduire avec les petites lignes, menacées de disparition pour cause de « vétusté » (en réalité pour cause de sous-investissement), les erreurs commises avec le tramway.

On doit au contraire les rénover et améliorer leur exploitation souvent indigente en introduisant une concurrence régulée entre opérateurs à l'occasion d'appels d'offres, et **donner aux Régions les moyens de les prendre en charge.**

# Un effet méconnu du réchauffement climatique : la dégradation des infrastructures de transport

**Une conséquence du réchauffement est peu connue de l'opinion : les infrastructures de transport sont directement affectées et fragilisées. Tous les modes de transport sont concernés : ferroviaire, routier, aérien, fluvial. La menace est spécialement grave pour les voies ferrées, car le réseau ferré classique est aujourd'hui faiblement maillé (FNAUT Infos 276) : de nombreux itinéraires de détournement des trains ont disparu. Quant aux flux routiers, ils se concentrent sur un nombre limité d'axes routiers ou autoroutiers, souvent situés dans des zones à risques telles que les vallées alpines.**

## Canicules

Le réchauffement climatique se traduit en particulier par des canicules, qui élèvent anormalement la température de l'air, et seront à l'avenir « de plus en plus précoces, fréquentes, intenses et prolongées » selon le climatologue Jean Jouzel, ancien vice-président du GIEC.

Ces canicules touchent directement les voies ferrées, car les rails et les caténaires se dilatent. Selon Patrick Jeantet, alors PDG de SNCF Réseau, « la température des rails peut monter au-delà de 50 °C, les rails peuvent se déformer, on baisse alors les vitesses pour assurer la sécurité ; et les incidents de caténaires sont plus nombreux que d'habitude ». Les ponts comportant des poutres métalliques sont fragilisés. Le 25 juillet 2019, suite à l'annonce de températures exceptionnellement élevées par Météo France, la SNCF a recommandé aux voyageurs de reporter ou d'annuler leurs déplacements prévus le lendemain vers ou depuis les départements en vigilance rouge.

Le trafic ferroviaire est également affecté par les incendies dans les zones riveraines des voies ferrées et les feux de talus déclenchés par la chaleur et par le passage des trains.

Lors des canicules, outre les effets directs de la chaleur (endormissement, fatigue), les revêtements routiers peuvent subir des modifications dangereuses pour les automobilistes et surtout les utilisateurs des deux-roues. Le « ressuage » est fréquent : le bitume remonte vers la surface et recouvre les gravillons, ce qui crée des bandes molles au passage des roues des véhicules (ornière) et une perte d'adhérence ; la surface de la route peut même être arrachée au passage des camions.

Même le transport aérien est affecté : quand l'air se dilate, la portance des avions diminue. En juillet 2019, le nombre des annulations de vols a augmenté de 54 % en Europe.

## Sécheresses

En cas de sécheresse, des routes peuvent être impactées par le phénomène de « retrait-gonflement » des sols argileux, qui entraîne des tassements différentiels, des fissures longitudinales, des affaissements sur les bas-côtés des chaussées.

Tous les phénomènes qui menacent les voies ferrées et les routes accélèrent leur vieillissement et leurs performances (ralentissements) et impliquent d'importants coûts d'entretien et de réparations à la charge de l'Etat et des collectivités territoriales. Des revêtements de voirie adaptés aux canicules et au risque de ruissellement urbain sont recherchés.

La navigation sur le Rhin, essentielle à l'économie européenne et à la production industrielle rhénane, est menacée en cas de sécheresse. En octobre 2018, des centaines de conteneurs se sont empilés dans le port industriel de Cologne en attendant leur acheminement vers Rotterdam ou Anvers, les bateaux s'arrêtant à Duisburg (près de la moitié du transport fluvial européen transite sur le Rhin). La même difficulté a été observée sur l'Elbe, qui dessert le port de Hambourg. Le futur canal Seine-Nord pourrait être difficilement approvisionné en eau, un risque insuffisamment étudié.

## Éboulements

La fonte du pergélisol des parois montagneuses provoque des glissements de terrain et des effondrements de remblais.

Le 2 juillet 2019, un éboulement a coupé la voie ferrée de Maurienne pendant une dizaine de jours, la voie étant été recouverte d'une couche de boue sur 60 m et SNCF Réseau ayant dû purger les parois rocheuses (le précédent éboulement datait de janvier 2019).

Tous les trafics ferroviaires ont été bloqués : TER Chambéry-Modane, trains de voyageurs France-Italie (TGV SNCF Paris-Milan et trains de nuit Thello Paris-Venise, remplacés par des cars peu attractifs), trains classiques de fret et autoroute ferroviaire alpine. L'autoroute de Maurienne A43, parallèle à la voie ferrée, certes moins atteinte, a été coupée elle aussi (la boue qui l'obstruait a été rejetée sur la voie ferrée...).

Comme le souligne l'association suisse Initiative des Alpes, les forêts souffrent aussi : or elles empêchent les avalanches et les chutes de pierres de dévaster les villages, les routes et les voies ferrées. Le 6 octobre 2019, le trafic Nice-Vintimille a été interrompu pendant plusieurs heures suite à une chute de rochers à Eze.

## Inondations

Les épisodes dits « méditerranéens » ou « cévenols », dont la fréquence augmente, provoquent des pluies abondantes, des crues et des inondations. La ligne littorale Montpellier-Narbonne a été coupée et le trafic ferroviaire gravement perturbé pendant plusieurs jours. La ligne Nantes-Bordeaux a été coupée par une tempête à Chatelaillon, au Sud de la Rochelle.

La montée du niveau des mers, si le réchauffement dépasse le seuil des deux degrés, pourrait être non pas de 50 cm, mais de 1 m d'ici 2100. C'est la conséquence de la dilatation des océans et de la fonte accélérée de la banquise et des glaciers. Elle constitue une autre menace, qui affecte peu à peu les lignes littorales telles que Narbonne-Perpignan. Toutes les infrastructures situées en zones de polders (Marais poitevin, étangs côtiers du Languedoc) sont exposées à des risques semblables.

Jean Sivardière ■





# Les Alpes, le climat et le Lyon-Turin

## Une visite sans conséquence

Le chef de l'Etat, en visite à Chamonix, a annoncé une participation financière de l'Etat (60 M€ + 50 M€ de la Région + 50 M€ du Département) pour rénover la ligne La Roche sur Foron - Saint-Gervais (création de zones de croisement, signalisation modernisée). Cette décision valorisera le Léman Express, nouvelle liaison ferrée de type RER entre la Suisse et la France.

L'annonce est positive, mais elle n'est pas à la hauteur de la dégradation environnementale des Alpes du nord (l'épaisseur de la Mer de Glace a diminué de 150 m en 60 ans suite au réchauffement climatique). Et cette dégradation sera renforcée par la mise en service prochaine de l'A 412, approuvée par l'Etat (encadré).

On pouvait espérer, par exemple, que le chef de l'Etat annoncerait une taxation des camions transitant entre la France et l'Italie selon la préconisation pertinente du rapport Destot-Bouvard, et l'affectation de son produit au financement du Lyon-Turin, ou encore la réouverture d'Evian - Saint-Gingolph, complémentaire du Léman Express. Mais, face à l'urgence climatique, il s'est contenté d'un constat consternant : « on ne peut pas empêcher les camions de passer », et d'une suggestion illusoire : un renouvellement du parc.

## Le réchauffement est un phénomène majeur qui exige des investissements ferroviaires massifs

La contribution du secteur des transports au réchauffement climatique est primordiale : en 2018, 31 % des émissions de gaz à effet de serre (37 % même en Rhône-Alpes), dont 95 % en provenance de la route. Il faut donc réduire la dépendance à la voiture et au camion, et de faire du rail l'ossature du système de transport *sur l'ensemble du territoire*.

## Lyon-Turin : l'opposition incompréhensible des écologistes de Haute-Savoie

Des ONG de Haute-Savoie (FNE, Amis de la Terre, Inspire...), bien que préoccupées par les émissions de GES

et les nuisances dans les vallées alpines, se sont à nouveau exprimées avec virulence contre le Lyon-Turin. Or seule cette nouvelle liaison permettra un report massif du trafic franco-italien des camions sur le rail.

La part du rail est actuellement de 10 %, l'objectif est d'obtenir une part de 70 % comme en Suisse sur l'axe nord-sud depuis l'ouverture des tunnels du Lötschberg et du Gothard (celle du Ceneri est prévue fin 2020).

L'Autriche impose, par précaution face au coronavirus, le transport des marchandises par train : il en résulte une réduction des émissions de CO2 de plusieurs millions de tonnes.

## Les ONG négligent des réalités réglementaires, physiques et économiques incontournables

- La réglementation européenne a fortement réduit la capacité du tunnel monotube de Modane (14 km, sans galerie de sécurité ou refuges) : le comité technique de sécurité de la commission inter-gouvernementale (CIG) a confirmé récemment une note de SNCF Réseau de 2018.

Aucun train de voyageur ne peut dorénavant emprunter le tunnel s'il est précédé, suivi, ou croisé par un train de matières dangereuses. Or de nombreux camions-citernes circulent sur l'autoroute ferroviaire alpine.

- La ligne de Maurienne est menacée par la fonte du pergélisol : le trafic a été bloqué par des éboulements en janvier puis en juillet 2019.

Un éboulement analogue s'est produit, le 3 mars, sur la voie ferrée Saint-Gervais - Chamonix, entre les Houches et Taconnaz.

- Les coûts d'exploitation de la ligne de Maurienne ne sont pas compétitifs face à la route en raison de son profil très accidenté (des rampes de 30 % limitent le tonnage des trains, dont la traction exige plusieurs locomotives).

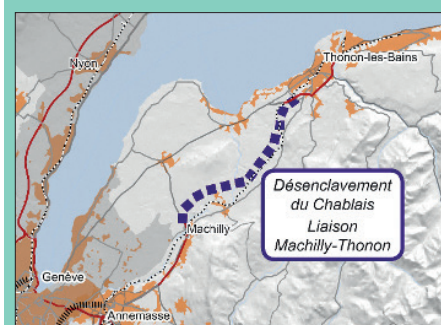
- Les ONG trompent l'opinion en affirmant que le coût du Lyon-Turin est de 26 Md€, en réalité 18 Md€. L'Union Européenne en cofinancera la moitié,

l'Italie 1,7 Md€ et une commission française révisé le projet côté français pour réduire son coût.

- Le trafic potentiel du Lyon-Turin est considérable : plus de 3 millions de camions par an traversent la frontière franco-italienne, et ce trafic a crû de 16 % depuis 2013.

**La FNAUT demande à l'Etat de taxer le trafic franco-italien de camions selon l'exemple suisse et d'accélérer le financement de la ligne d'accès depuis Lyon au tunnel de base du Lyon-Turin en cours de réalisation (FNAUT Infos 279).**

## L'autoroute A 412



L'autoroute A 412 Thonon - Machilly (16,5 km) est financée par le département de Haute-Savoie, qui apporte 100 M€. C'est la réapparition archaïque de l'A400 Thonon-Annemasse (35 km) autrefois combattue par la FNAUT et FNE, et finalement éliminée par le Conseil d'Etat (une première) en 1997. Depuis 1997, la section routière Machilly-Annemasse a été rénovée.

Le lancement de l'A 412 (16,5 km), justifié par la nécessité de « désenclaver le Chablais », est totalement contradictoire avec l'urgence climatique que ne cesse d'évoquer le gouvernement. L'A 412, déclarée d'utilité publique le 24 décembre 2019 par le Premier ministre, à peine deux mois avant la visite du chef de l'Etat à Chamonix, concurrencera directement le Léman Express, c'est la raison pour laquelle le canton de Genève, la FNAUT AuRA et plusieurs associations environnementalistes de Haute-Savoie ont introduit un recours contre sa déclaration d'utilité publique.

# Les sénateurs et l'avion

Aéroport de Lorient ©Nuiteux731

Nous résumons ci-dessous une nouvelle expertise de Jacques Pavaux, ancien directeur général de l'Institut du Transport Aérien, réalisée à la demande de la FNAUT suite à la publication du rapport du Sénat sur « la contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires ».

## « Assignés à résidence »

Dès l'introduction du rapport, le ton est donné. Le rapport cite en effet Jacques Mézard, sénateur et ancien ministre de la Cohésion des Territoires : « aujourd'hui, un million de Français vivent à plus de 45 min d'un accès à une autoroute, à une gare TGV ou à un aérodrome ; 10 millions n'ont accès qu'à un seul de ces modes de déplacement, cela signifie qu'ils sont assignés à résidence, cela n'est pas acceptable ».

Cette affirmation est contredite frontalement par le « rapport sur le maillage aéroportuaire français » publié par le Conseil Supérieur de l'Aviation Civile en 2017. Selon ce rapport, « le territoire français est bien équipé en aéroports ; pour autant, la France présente un nombre important d'aéroports commerciaux à faible trafic et des secteurs géographiques avec des recouvrements de zones d'attraction d'aéroports proches ». En clair : dans certaines régions, il y a trop d'aéroports.

## Des LAT déficitaires

Les sénateurs n'en proposent pas moins de renforcer les lignes d'aménagement du territoire (LAT), des lignes qui ne sont jamais clairement définies, et - c'est la mode de l'écologie - « d'inscrire la desserte aérienne des territoires dans une trajectoire durable ». Aucune allusion au coût d'exploitation des aéroports concernés, tous déficitaires.

Les transporteurs aériens auditionnés par le Sénat (Air France, Chalcir, Twin Jet, Air Corsica, Air Austral) confirment tous que le coût d'une desserte court-courrier à très faible trafic est élevé et qu'une subvention annuelle est indispensable pour la pérenniser. Ainsi, selon Chalcir, avec un avion de type ATR, la subvention doit être de 2 à 4 M€/an. Selon Twin Jet, « la collectivité locale doit faire remonter à l'Etat son besoin de liaisons aériennes ». Selon Air France, « les subventions actuelles sont

insuffisantes, nous perdons de l'argent sur les LAT » (la plupart des LAT sont exploitées sous Obligation de Service Public - OSP - donc équilibrées par subvention).

## Danseuses

L'économiste Yves Crozet est plus offensif : « les LAT ne peuvent exister que par le subventionnement public, il faut maintenir certaines lignes qui sont indispensables, mais faut-il multiplier les petits aéroports de province ? Personne n'ose faire le ménage dans ces plateformes, cela perturberait l'équilibre politique local, c'est sans doute ce qui a conduit la ministre des Transports à multiplier les dotations par 4. Mais est-ce le travail des pouvoirs publics de financer des lignes aériennes ? Les aéroports sont, pour certains élus locaux, des danseuses ».

Le rapport du Sénat s'est bien gardé de chiffrer avec précision les dépenses publiques de soutien aux très petits aéroports...

## L'exemple de la Bretagne

La LAT Lannion-Orly a été exploitée en OSP par HOP, filiale d'Air France, de 2014 à 2017 (20 000 passagers en 2017). Elle recevait une subvention de 3 M€/an, à laquelle s'ajoutait une subvention de 0,8 M€/an à l'aéroport, soit une subvention de 135 € par passager (270 € aller-retour). A la mise en service de la LGV Bretagne, le trafic aérien a chuté de 26 % en 2017 et de plus de 60 % en 2018 (abandon de la ligne).

Sur toute la Bretagne, les pouvoirs publics ont subventionné l'avion pour près de 45 M€ entre 2012 et 2017 (hors dépenses régaliennes de sécurité et de sûreté). Or la Bretagne dispose d'une desserte TGV performante : Saint-Brieuc - Paris en 2h14 (12 AR), Vannes-Paris en 2h27 (10 AR), Lorient-Paris en 2h54 et Lannion-Paris en 3h13 (9 AR).

## Quelques chiffres

- Près de 70 aéroports métropolitains sont déficitaires, le déficit moyen est proche de 1,7 M€/an, le déficit total est de 95 à 100 M€/an.

- Lors des assises nationales du transport aérien (2018), la ministre des Transports Elisabeth Borne a annoncé une aide supplémentaire globale annuelle de 15 M€ aux LAT sous OSP. Et ces lignes sont déjà dispensées de taxe environnementale.

- Les 6 aéroports ci-dessous ont en moyenne un trafic inférieur à 40 000 passagers par an. Le déficit de l'aéroport par passager est d'environ 100 € (soit 200 € pour un aller-retour), du même ordre que le déficit des trains de nuit.

| Aéroport  | Trafic | Déficit/pax |
|-----------|--------|-------------|
| Agen      | 35 000 | 78 €        |
| Brive     | 24 000 | 71 €        |
| Aurillac  | 26 000 | 7 €         |
| Le Puy    | 8 000  | 119 €       |
| Périgueux | 6 000  | 172 €       |
| Castres   | 39 000 | 83 €        |

- Il existe 10 lignes OSP radiales de Paris à Agen, Aurillac, Brive, Castres, Le Puy, Limoges, Périgueux, Quimper, Rodez et Tarbes, et 2 lignes OSP transversales, Limoges-Lyon et La Rochelle-Poitiers-Lyon.

La subvention OSP reçue par la compagnie aérienne par passager est comprise entre 23 € (Rodez, 2017) et 226 € (Le Puy, 2007) ou 237 € (Périgueux, 2016). Le trafic de ces lignes ne dépasse pas 50 000 passagers/an à l'exception de Paris-Tarbes (100 000 passagers/an).

Le total des aides publiques à l'aéroport d'Agen se monte (en moyenne sur 3 années récentes) à 6,9 M€/an, soit 194€ par passager (aller), la ligne Agen-Orly est en OSP depuis 1996.

Le trafic est passé de 40 000 passagers/an à 31 000 et continue à diminuer depuis l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux en 2017 (le temps de parcours en TGV est de 3h14 avec 9 AR/jour).



# Des aéroports, des routes : le climat, on verra plus tard !

**Le gouvernement, les parlementaires et les élus régionaux et locaux « s'inquiètent » du réchauffement climatique... mais pas question de freiner les travaux aériens et routiers : il faut désenclaver !**

## Aéroports

La justice britannique vient de rejeter les projets d'extensions des aéroports de Londres-Heathrow, le plus fréquenté d'Europe (1 300 mouvements par jour), et de Bristol pour non-respect des accords de Paris sur le climat.

Déjà, en 2017, la construction d'une troisième piste à l'aéroport de Vienne avait été interdite par un tribunal autrichien : la construction et l'exploitation de la piste auraient augmenté d'environ 2 % les émissions autrichiennes de gaz à effet de serre liées au transports.

Mais le prolongement du terminal 2 de **l'aéroport de Nice Côte d'Azur** (75 M€) pour recevoir davantage de passagers, soutenu par la ville de Nice et le gouvernement, a été validé par le tribunal administratif de Nice : selon le tribunal, le projet respecte les règlements relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub>, à la biodiversité et à la santé publique ; le recours déposé par FNE a été rejeté. Le trafic de l'aéroport pourrait passer de 14 millions de passagers en 2019 (+ 4,6 % par rapport à 2018) à 21 millions en 2030.

**L'aéroport de Roissy-CDG** veut lui aussi s'agrandir (FNAUT Infos 277). Le nouveau terminal T4 permettrait à lui seul d'absorber 40 millions de passagers supplémentaires par an (le trafic actuel est de 70 millions), soit presque autant que l'aéroport d'Orly (30 millions). Il serait dédié à la compagnie Air France ; son coût, supérieur à 7 Md€, serait pris en charge par Aéroports de Paris. Argument d'ADP : « il faut anticiper la saturation de Roissy, le trafic aérien mondial doit doubler d'ici 2035 ».

L'Etat a précisé fin 2019 son plan de réaménagement de **Nantes-Atlantique** et diverses mesures permettant d'y limiter les nuisances : la piste existante sera allongée de 400 m vers le sud et la capacité d'accueil de l'aérogare sera accrue afin d'accueillir 11 millions de passagers par an en 2040 contre 6,2 en 2018.

L'aéroport de **Marseille** souhaite étendre son terminal 1 (175 M€ ; sa capacité passerait de 8 à 12 millions de voyageurs/an en 2027) malgré un avis très défavorable de l'Autorité Environnementale : « défauts méthodologiques majeurs, sous-estimation des impacts environnementaux, sur-estimation des bénéfices économiques, résultats manifestement erronés voire incohérents ».

A **Bordeaux**, les projets, évalués à 140 M€, permettront l'accueil de 10 millions de passagers/an en 2023, contre 6,8 millions en 2018.

Des projets d'agrandissement ou de modernisation ont été repérés par l'association Staygrounded dans la plupart des autres aéroports français : Bâle-Mulhouse, Avignon, Rennes, Lyon-Saint-Exupéry, Caen, Beauvais, Auxerre, Béziers, Saint-Louis (Haut Rhin), Sainte-Marie (La Réunion), et même de petits aéroports : Valence, Deauville...

## 2 x 2 voies et autoroutes

LA 412 n'est pas le seul projet autoroutier soutenu par l'Etat et les élus. Dans toutes les régions, la route est LA solution.

En Lorraine, l'élargissement de **l'A31 Metz-Luxembourg** est toujours envisagé alors qu'existe en parallèle une voie ferrée (FNAUT Infos 271).

Les élus locaux de Vendée et de Charente Maritime veulent relancer **le projet A 831 Fontenay-le Comte - Rochefort** (64 km, à l'époque 900 M€), écarté en 2015 par la ministre Ségolène Royal. Le ministère doit bientôt proposer soit une autoroute, soit un doublement de la voie existante. Or ce tracé est parallèle à la ligne à double voie Nantes-Bordeaux ; les travaux actuels ne comportent que la remise en état d'une voie entre La-Rochelle et La-Roche-sur-Yon. Une étude pour densifier l'offre TER est en cours, elle est soutenue par les collectivités locales (qui soutiennent aussi l'investissement routier). Mais un financement à la

fois de la 2<sup>e</sup> voie et du projet routier est difficilement envisageable... Le renforcement du maillage autoroutier finit par déstabiliser le chemin de fer.

**La mise à 2 x 2 voies de la RN 88** se poursuit à partir d'Issingeaux vers Le Puy. C'est la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui pilote ce chantier à la place de l'Etat, elle dépensera 235 M€ sur un total de 263. Objectif : « améliorer la sécurité routière, réduire les temps de parcours quotidiens, conforter l'attractivité économique de la Haute-Loire ».

Ces travaux, qui dureront 3 ans et demi, sont dénoncés par la FNAUT Auvergne : « n'y a-t-il pas mieux à faire d'une telle somme à l'heure du dérèglement climatique, de l'effondrement de la biodiversité et de la nécessité absolue et urgente d'une transition écologique et énergétique ? Les habitants de la Haute-Loire sont maintenant dans un état de dépendance automobile quasi-absolu faute d'alternatives. Cet investissement colossal se fera fatalement au détriment de dépenses plus utiles à la vie quotidienne (il équivaut au prix de 4 lycées neufs). Le développement économique de la Haute-Loire ne dépend pas de ces travaux pharaoniques dont l'impact environnemental sera très sévère ».

A l'occasion des élections municipales, **la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne** reprend un projet du rapport de l'ancien ministre PS Michel Delebarre (FNAUT Infos 274) suite à l'abandon du projet de LGV Poitiers-Limoges : le doublement de la RN 147 qui relie ces deux villes.

Le but est de « désenclaver et valoriser les territoires ruraux en y attirant les entreprises et en captant les flux touristiques » : « il faut développer nos pôles d'excellence et anticiper les besoins d'infrastructures pour dynamiser nos bassins de vie et les adapter aux enjeux de demain ».

Manifestement, le climat ne fait pas partie des « enjeux de demain » pour la CCI de Limoges. La CCI réclame aussi le renforcement des relations aériennes de Limoges avec Paris et Lyon. Pas un mot sur le train, alors que les relations ferroviaires avec Lyon ont disparu et qu'elles sont très médiocres avec Poitiers.

**La RN 141 Limoges-Angoulême** est un maillon de la Route Centre Europe Atlantique (15 000 véhicules/jour). Sa mise à 2 x 2 voies est pilotée par la DREAL : « les usagers gagneront 15 min ; compte-tenu des camions, environ 1 500/jour, ce sera un vrai confort pour les automobilistes ». Depuis 2017, 600 000 m<sup>3</sup> de terrain (2 fois le volume de la pyramide de Khéops) ont été déblayés ou remblayés entre Roumazières et Exideuil (12 km).

Plus à l'est, l'Etat et la Région BFC vont financer sans difficulté (58 M€ chacun) **les deux branches Paray-Mâcon et Paray - Chalon-sur-Saône de la RCEA** afin d'améliorer la sécurité. Mais le financement de la VFCEA – un projet ferroviaire concurrent sur un axe parallèle – traîne en longueur (FNAUT Infos 179, 264).

CCI et entreprises locales soutiennent le projet de **mise à 2 x 2 voies de la RN 21 Limoges-Tarbes** qui traverse Bergerac, Agen et Auch, « pour lutter contre la congestion et l'accidentologie », un argument classique.

Colère du président de la CCI : « ce propos me semble légèrement méprisant pour nos populations qui se meurent » (c'est le thème de la « réserve d'indiens »). Le président de la CCI « se battra féroce-ment pour obtenir la 2 x 2 voies ». « C'est un axe vital », ajoute Germinal Peiro, président du Conseil départemental. Mais rassurons-nous : si la ministre refuse un doublement de la RN 21, elle acceptera des « aménagements ».

## Contournements

Les travaux du **Contournement Ouest de Strasbourg** (FNAUT Infos 271) sont bien avancés, la plupart des ouvrages d'art sont réalisés ou en cours. La mise en service est prévue courant 2021. Parallèlement, les travaux de la seconde phase de la **Rocade Sud de Strasbourg** (liaison à 2 x 2 voies entre l'A35 et l'Allemagne) se terminent.

A **Grenoble**, l'élargissement de l'A 480 se poursuit en pleine ville. Le **contournement d'Arles** va écorner le parc régional de Camargue.

A **Marseille**, le Boulevard Urbain Sud coûterait 300 M€.

Un **contournement de Châlons-en-Champagne** est prévu par raccordement de la N44 à la première tranche du périphérique, réalisée en 2011. Il butte sur la traversée de la Marne (la collectivité n'arrive pas à financer un pont de 12 M€).



Château de Beynac ©Chensiyuan

Comme à Strasbourg, l'enjeu est le dé-  
tournement de la circulation poids lourd.

Un **grand contournement routier nord-sud de Bordeaux** est toujours envisagé, soit par l'ouest, soit par l'est. Le projet a été abandonné en 2003, mais il refait surface régulièrement : la rocade bordelaise est de plus en plus embouteillée par le trafic pendulaire et les camions.

## « Petits » travaux

A **Valence**, deux projets d'échangeurs coûteraient 34 M€ (20 de l'Etat et 14 du Département de la Drôme. Ces projets « dépassés et contre-productifs » sont dénoncés par Roulons En Ville à Vélo et la FNAUT AuRA : « deux points noirs pour les cyclistes, à comparer aux 50 M€ du plan vélo national, prévus pour résorber... ces points noirs ; ces projets contredisent la loi LOM qui vise une alternative à la voiture pour les trajets quotidiens ; le renforcement du réseau routier conduit toujours à une hausse du trafic, les bouchons reviendront un peu plus loin ».

**Beynac** est un village touristique situé dans la vallée de la Dordogne (sa forteresse date du 12<sup>ème</sup> siècle).

Une déviation inutile, selon le maire, car des aménagements ont déjà été réalisés : une route de 3,4 km, deux ponts métalliques sur la Dordogne, un pont-rail et des passerelles piétons. Elle s'intégrait dans un projet plus vaste Libourne-Souillac, « la voie de la vallée ».

La déviation est à l'arrêt depuis une décision de la Cour administrative de Bordeaux (10 décembre 2019), alors que la moitié des crédits prévus (32 M€) ont déjà été dépensés.

Le Département a été condamné à détruire, dans un délai d'un an, ce qui a été construit (ce qui pourrait coûter jusqu'à 15 M€ supplémentaires), mais il a déposé un recours auprès du Conseil d'Etat.

Selon Germinal Peiro, président du Conseil départemental et fervent partisan

de la déviation, « la destruction serait catastrophique, désastreuse ; elle est totalement infaisable en respectant la loi, elle pourrait prendre des années : aller démolir des piles au milieu de la rivière, c'est une atteinte à l'environnement ».

La ministre Elisabeth Borne, qui a consulté les entreprises et les élus (pas les habitants), s'est étonnée qu'un projet puisse être arrêté par des recours alors que les travaux sont engagés : « on ne peut pas avoir des recours pendant des décennies ».

## Les actes du colloque sur les villes moyennes

Organisé par la FNAUT en liaison avec Villes de France, le colloque sur les déplacements dans et vers les villes moyennes a permis de confronter les arguments d'experts, d'usagers, de transporteurs et de collectivités locales. Les actes peuvent être commandés en version papier au siège de la FNAUT, ou téléchargés sur notre site internet : [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr).

## Le congrès de la FNAUT

Le 22<sup>e</sup> congrès de la FNAUT aura lieu à Annecy les 2, 3 et 4 octobre 2020. Il sera organisé par la FNAUT nationale et la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes. Parmi les invités ayant confirmé leur participation, Jean-Luc Rigaut, maire d'Annecy, et Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF.

### 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°282 - 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>