

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Infrastructures de transport : des choix rationnels sont indispensables

Une ambition légitime

Le Commissariat général à l'environnement et au développement durable (CGEDD) a publié récemment des projections de la demande de transport de voyageurs et de marchandises aux horizons 2030 et 2050. Ces projections confirment la pertinence des propositions ambitieuses de la FNAUT en matière de transport public urbain et ferroviaire.

S'agissant de la longue distance (plus de 100 km), le CGEDD prévoit que le trafic voyageurs va croître de 1,2% par an entre 2012 et 2030 puis de 1,1% par an entre 2030 et 2050 en raison de l'augmentation générale de la population et de la progression des salaires.

Cette hausse du trafic devrait profiter au train qui verrait sa part modale passer de 20,6% en 2012 à 22,4% en 2030 et 25,7% en 2050, avec une forte croissance du nombre de voyageurs-kilomètres (66 milliards en 2012 ; 126 en 2050, ou seulement 112 si on prend en compte le développement du covoiturage et de l'offre d'autocars Macron). Selon le CGEDD, le train profiterait en particulier de la mise en service des nouvelles LGV.

Sur la courte distance, le CGEDD prévoit une reprise de la demande de mobilité après des années de crise financière et économique : le trafic des personnes augmenterait de 29% entre 2012 et 2050, avec une hausse de 49% pour les transports collectifs et de 27% pour les voitures particulières.

Si l'on prend en compte les mesures supplémentaires envisagées pour optimiser l'occupation de l'espace urbain et donc réduire la demande de transport, et si on développe la part modale du vélo, le nombre de véhicules électriques et le covoiturage, la demande de transport collectif n'augmenterait plus que de 16% d'ici 2050.

Il faut donc manifestement sortir du bricolage actuel dont la seule ambition est de ne fâcher personne, ni les automobilistes, ni les transporteurs routiers, ni les bonnets rouges, ni le patron d'Air France, ni les syndicats cheminots, ni... Faute de quoi le trafic routier augmentera de 15% d'ici 2030 et entre 20 et 34% à l'horizon 2050 selon les hypothèses faites sur le niveau de la reprise économique, le prix du pétrole et le plus ou moins grand volontarisme de la politique des transports.

Bruno Gazeau



Quai de Seine à Paris

Les choix en matière de grandes infrastructures de transport sont décisifs car ils orientent durablement les comportements des usagers, voyageurs ou chargeurs. Mais ils sont trop souvent faits de manière irrationnelle. Bien conçues, les nouvelles infrastructures peuvent induire des transferts modaux bénéfiques à la collectivité ; mal conçues, elles peuvent au contraire déboucher sur des atteintes inutiles à l'environnement et sur des gaspillages financiers regrettables. Nous discutons ici quelques exemples de projets : les rocades urbaines, la troisième ligne de métro de Toulouse, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Lyon-Turin, les gares TGV, le canal Seine-Nord. La FNAUT se prononce sur ces projets au cas par cas, sans a priori technique ou idéologique.

On reproche parfois à la FNAUT de trop s'intéresser aux grands projets d'infrastructures de transport. Ce reproche n'est pas justifié.

D'une part, on vérifie que la mise en service de grandes infrastructures, quel que soit le mode de transport concerné, provoque des chocs psychologiques et influence profondément et durablement les comportements des usagers : il est donc bien naturel que la FNAUT se préoccupe des grands projets.

D'autre part, la FNAUT fait preuve d'esprit critique, elle se pose des questions face à chaque projet et détermine sa position au cas par cas, sans dogmatisme : elle a ainsi approuvé la LGV Bordeaux-Toulouse et condamné la LGV Poitiers-Limoges (que le chef de l'Etat soutient avec acharnement).

Quand apparaît un grand projet, il est généralement contesté à la fois pour son coût « pharaonique » et pour son impact

sur l'environnement local. Mais souvent, la vision des opposants est trop limitée : seul le coût d'investissement est pris en compte, seul l'impact environnemental local est dénoncé par les riverains, les reports de trafics sont ignorés. On le vérifie aujourd'hui chez les opposants à la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, nécessaire à un bon écoulement du fret issu du Havre.

D'autres contestations, telles que celle de la 3ème ligne de métro de Toulouse (page 3), sont basées au contraire sur des arguments très rationnels et prennent en compte l'intérêt général.

Ajoutons que les consultations publiques (Notre-Dame-des-Landes, la gare TGV de Vandières) sont souvent lancées pour des raisons politiciennes et mal organisées, si bien que leur résultat est peu significatif, et que, les projets une fois concrétisés, ils font rarement l'objet d'une évaluation critique...

Rocades urbaines : l'exemple de Grenoble

Dans les années 1970, tous les élus grenoblois, de droite et de gauche, ont réclamé une rocade sud faisant la jonction entre les autoroutes menant à Chambéry au nord-est (A43) et à Lyon au nord-ouest (A48), car le transit (interne à l'agglomération et à longue distance) s'effectuait alors par les grands boulevards qui frôlaient le centre de Grenoble. Ces boulevards est-ouest formaient un canyon urbain pollué et invivable, une vraie autoroute urbaine. La rocade a été ouverte intégralement en 1985, mais :

- à l'époque, on n'a pas réduit la capacité des grands boulevards, et le trafic, après y avoir diminué d'un bon tiers par report sur la rocade sud, a vite retrouvé son niveau initial, de l'ordre de 50 000 véhicules/jour ;

- la rocade sud (gratuite) a favorisé l'étalement urbain et induit un fort trafic pendulaire, au point de se saturer en quelques années ;

- les abords de la rocade se sont vite urbanisés, et les habitants ont commencé à protester contre les nuisances routières, déplacées et amplifiées ;

- les élus, PS et droite confondus, ont alors réclamé une rocade nord (en tunnel sous le rocher de la Bastille), ruineuse et finalement abandonnée en 2005 suite à une enquête d'utilité publique (un péage était nécessaire pour la financer). L'agence d'urbanisme avait démontré que sa mise en service renforcerait les embouteillages au lieu de les réduire (FNAUT Infos 227).

On peut tirer plusieurs enseignements de cette histoire affligeante.

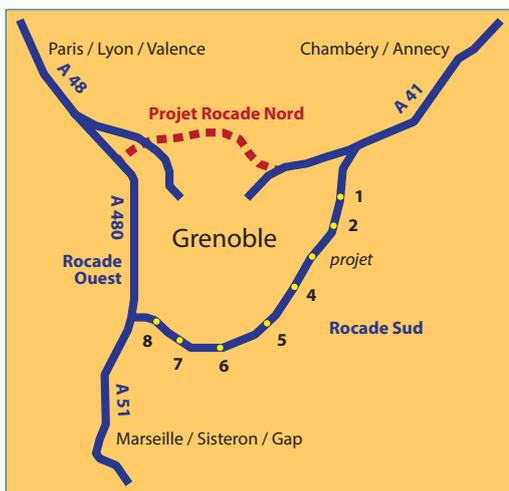
- En matière de routes, plus on en fait, plus il faut en faire, comme en Ile-de-France ou dans la région lyonnaise. Chaque nouvelle rocade finit par générer plus de trafic qu'elle peut en écouler.

- Dans toutes les agglomérations, on surestime le trafic de transit à longue distance, toujours inférieur à 10 % du total (à Grenoble, il est même inférieur à 5 % en heure de pointe). De fait, la congestion était (et reste) due essentiellement aux déplacements pendulaires à courte distance effectués en voiture). Ce constat doit inciter à renverser les priorités et à renforcer en priorité les transports collectifs de proximité.

- Si on joue la congestion au lieu de chercher à la faire disparaître, on observe qu'une partie du trafic finit par s'évaporer : les automobilistes s'adaptent aux difficultés de circulation et changent spontanément

de comportements (c'est le paradoxe de Downs-Thomson).

Ainsi l'absence de la rocade nord n'a provoqué aucun drame local et n'a pas empêché l'implantation de la ligne C de tramway sur les grands boulevards sous la municipalité Destot (PS), la capacité routière passant de 2 x 3 voies à 2 x 2 voies : le chaos annoncé par les élus de droite n'a pas eu lieu.



L'expérience montre donc qu'on peut se passer de rocade telle que le GCO de Strasbourg. Ce choix difficile mais rationnel permet de concentrer l'effort financier sur les transports collectifs, et de rendre inutiles les nouveaux investissements routiers, surtout si on poursuit une densification intelligente de la

zone centrale (le quartier Europole, qui jouxte la gare centrale de Grenoble, a été densifié, de même que le polygone scientifique, et une densification modérée du quartier de l'esplanade est en discussion).

Jean Sivardière

L'aménagement de l'A480

Le plan adopté par les élus est le meilleur compromis compatible avec le plan de relance autoroutier imposé par l'Etat : gratuité maintenue, ni élargissement de l'emprise ni augmentation de capacité pour le trafic de transit, passage à 2 x 3 voies mais vitesse limitée à 70 km/h, aménagement de l'échangeur du Rondeau à la jonction avec l'A51 et la rocade sud. On va ainsi améliorer la fluidité du trafic et limiter les nuisances, mais pour combien de temps ?

Et pendant que le concessionnaire AREA va investir 380 millions d'euros dans l'aménagement de l'A480, aucun projet de développement du réseau de tramway n'est engagé, si ce n'est le prolongement de la ligne A de 1 km à Pont-de-Claix. Pourtant, les besoins de desserte de la zone sud et de la zone nord-est (où l'urbanisation continue à se développer) sont importants, à commencer par le prolongement de la ligne E jusqu'à Pont-de-Claix où la ligne de bus C2 impose une correspondance avec la ligne E de tramway.

A la fin des travaux routiers, en 2022, de la capacité aura donc été redonnée à la voiture, mais dans quelle situation seront les transports publics si aucun grand projet n'est lancé ?

Communiqué de l'ADTC-Grenoble

Notre-Dame-des-Landes

La FNAUT critique souvent la ministre de l'Écologie Ségolène Royal, son obsession du véhicule électrique, son désintérêt pour le transport collectif, son abandon catastrophique de l'écotaxe et son refus des contraintes supposées punitives en matière de protection de la planète. Mais son opposition au projet d'aéroport NDDL, pourtant soutenu par Manuel Valls qui voulait expulser les zadistes, est apprécié (la position de François Hollande, à la fois contre le projet et pour son maintien, est incompréhensible).

En mars dernier, un rapport d'experts commandé par la ministre jugeait le projet NDDL actuel à deux pistes « surdimensionné » ; et il reconnaissait « la faisabilité de l'optimisation de l'aéroport existant de Nantes-Atlantique », donnant raison aux opposants.

Plus récemment, Jean-Paul Dubreuil président d'Air Caraïbes, a critiqué à son tour le projet, confirmant lui aussi les arguments techniques déjà mis en avant par les opposants.

« Je suis le dossier NDDL depuis vingt ans. Le projet est sorti alors que le TGV n'existait pas. Il y avait alors une volonté politique de la Région et de la Chambre de commerce : NDDL était le projet structurant qui, par son positionnement, devait desservir les Pays de la Loire et la Bretagne. Mais les habitants de Brest ou de Lorient ne viendront pas à NDDL, Rennes voudra garder son aéroport, et NDDL sera éloigné des 20 % des passagers actuels du Sud-Loire.

Les données ont changé depuis la conception du projet. Techniquement, l'aéroport existant de Nantes n'est pas saturé. Et des vols intercontinentaux au départ de Nantes ne sont pas envisagés par les compagnies aériennes : pour ce genre de vols, il faut s'appuyer sur des hubs (Paris ou Amsterdam). On va donc dépenser beaucoup d'argent pour un nouvel aéroport non obligatoire techniquement. Ça va faire des travaux, mais on raisonne à courte vue ».

Des trains !

L'association Trans Rhin Rail (TRR) milite pour la réouverture de la ligne transfrontalière Colmar-Fribourg, qui implique l'aménagement d'un pont sur le Rhin et la rénovation de 22 km de voie entre Colmar et Vogelsheim, pour un coût total de 70 millions d'euros.

Selon un sondage récent de TRR, plus de 80 % des personnes interrogées prendraient un train direct Colmar-Fribourg si l'offre existait, le trajet pouvant s'effectuer alors en 45 minutes. L'offre actuelle consiste en un bus Colmar-Breisach (trajet en 55 minutes) puis un train jusqu'à Fribourg (au total 1h30).

Une troisième ligne de métro à Toulouse ?

Toulouse possède actuellement 2 lignes de métro VAL exploitées par la régie Tisseo Réseau :

- la ligne A (12,5 km, 18 stations), d'orientation sud-ouest - nord-est, a été ouverte en 1993 et prolongée en 2003 ; elle relie Basso Cambo à Balma Gramont et dessert l'université du Mirail, le Capitole et la gare SNCF Matabiau (à la station Marengo) ;

- la ligne B (15 km, 20 stations), d'orientation sud-nord, a été ouverte en 2007 ; elle relie Ramonville à Borderouge.

Les deux lignes sont en correspondance à la station Jean Jaurès. Elles transportent 280 000 voyageurs/jour.

Ce réseau est complété par 2 lignes de tramway : la T1, orientée sud-nord et ouverte fin 2010, relie Toulouse à Beauzelle via Blagnac sur 11 km ; la T2 en est une antenne qui dessert le siège social d'Airbus et l'aéroport. La ligne C est une section de 7 km de la ligne SNCF Toulouse-Colomiers-Auch accessible avec un titre de transport urbain et en correspondance avec la ligne A et le tramway.

Une 3ème ligne de 28 km, dénommée Toulouse Aerospace Express (TAE), est aujourd'hui projetée entre la gare de Colomiers et Labège via les deux sites d'Airbus (satellites et aéronautique) et la gare de Matabiau. Son coût annoncé de 2,2 milliards d'euros représente 57 % du coût des investissements à venir sur 20 ans. Une antenne vers l'aéroport et un prolongement de la ligne B vers Labège Innopole sont en discussion.

L'analyse de l'AUTATE...

Dans le cadre du débat public sur le projet de 3ème ligne de métro qui vient de se dérouler à Toulouse, l'AUTATE, association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs, membre de la FNAUT, a déposé un projet alternatif, après avoir recueilli les attentes des habitants pendant plusieurs mois sur les réseaux sociaux et lors de réunions publiques.

L'AUTATE constate que la moitié des habitants réside hors de Toulouse, que les déplacements hors du centre-ville sont très longs et compliqués et enfin que la part modale des transports collectifs dans l'agglomération est l'une des plus faibles de France (13 % en 2013).

Si les déplacements quotidiens domicile travail provoquent tant d'embouteillages, c'est parce qu'ils ne peuvent s'effectuer en transport collectif de manière compétitive avec la voiture. L'agglomération a donc besoin d'un programme ambitieux de transports collectifs qui couvre l'ensemble du territoire, périphérie comprise, et réduise très sensiblement les temps de parcours.

Or le réseau Tisseo actuel concentre son offre sur deux lignes de métro internes à la

ville de Toulouse, qui se sont très vite avérées sous-dimensionnées par rapport aux besoins d'une agglomération d'un million d'habitants. L'ajout d'une ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac, en remplacement d'une ligne de bus, n'a réglé aucun problème : en l'absence d'un véritable site propre, la vitesse commerciale et le taux d'utilisation sont faibles.

L'agglomération toulousaine dispose de 5 voies ferrées qui irriguent son territoire et supportent des trains régionaux et nationaux de voyageurs ainsi que des trains de fret. Les TER permettent des déplacements rapides sur de longues distances. Cependant, les fréquences actuelles sont faibles (souvent 1 heure, voire plus) et les gares trop peu attractives (il existe peu de cheminements piétons ou cyclistes pour y accéder). Et surtout, les tarifs des TER sont déconnectés de la tarification Tisseo en dehors de la ligne C Colomiers-Arènes.

...et son contre-projet de RER

Ce constat amène l'AUTATE à proposer un contre-projet reposant sur 3 principes généraux :

- le transport collectif doit être un service public permettant à chaque habitant d'éviter l'usage de la voiture pour ses déplacements domicile-travail ;
- il faut donc réduire la durée des trajets et limiter les ruptures de charge ;
- enfin il faut privilégier les investissements de surface, plus souples et moins coûteux (train, tram et BHNS).

Le contre-projet de l'AUTATE consiste à mettre en place un réseau de 5 RER basé sur 3 lignes SNCF de banlieue existantes, bien connecté au réseau urbain structurant mais indépendant de la desserte fine afin de garantir une vitesse commerciale et une régularité élevées, et

une offre à fréquence élevée (15 minutes en heures de pointe) :

- le RER ouest Oncopole-Arènes-Colomiers-Pibrac ;
- le RER nord Marengo-Fenouillet ;
- le RER nord-est Marengo-Montastruc ;
- le RER sud-est Marengo-Escalquens ;
- le RER sud Marengo-Muret.

Toutes les gares de correspondance doivent disposer de cheminements piétons et cyclables, de commerces et services de proximité, de personnels de sécurité, de poubelles et de garages à vélos.

L'association demande, à cet effet, la création d'un syndicat mixte métropolitain des transports intégrant le SMTC-Tisseo et la région Occitanie, sur le modèle du Syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMTAML).

Des compléments nécessaires

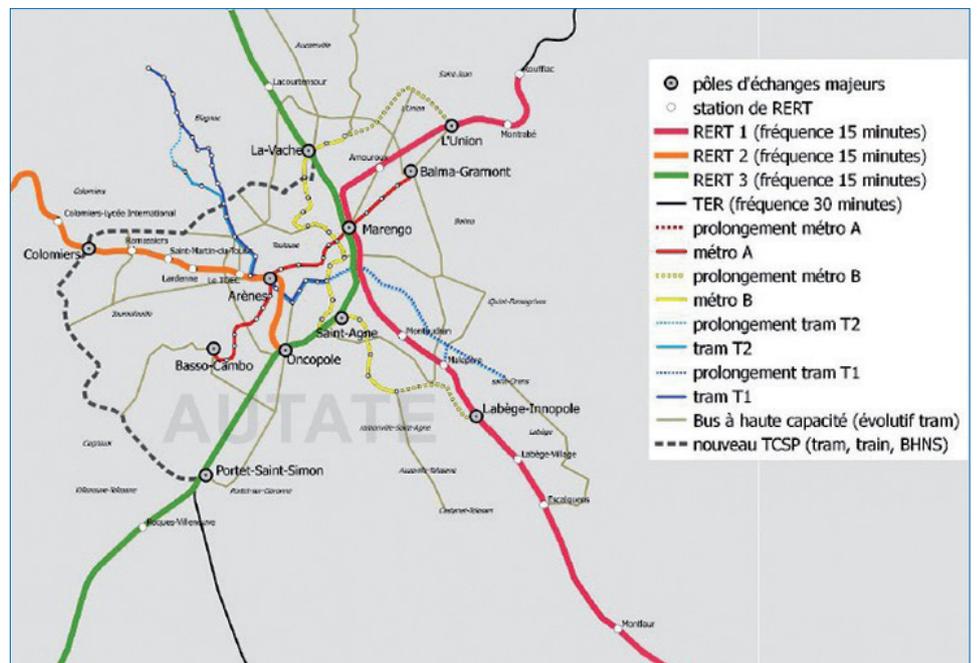
Ce contre-projet écarte donc la 3ème ligne de métro, trop coûteuse et insuffisante pour résoudre les problèmes des banlieues toulousaines puisque limitée au territoire de la ville de Toulouse.

Il comprend en revanche :

- la création d'un tramway « Arc Ouest aéronautique » pour desservir les bassins d'emploi de l'aéronautique (Colomiers, Blagnac) ;
- le prolongement de la ligne B de Ramonville à Labège-Innopole puis de Borderouge à l'Union ;
- le déploiement d'un réseau de bus prioritaires reliant les stations de RER, métro et tramway, et desservant les zones dépourvues de transport lourd.

Le projet de l'AUTATE permet d'envisager pour la décennie suivante des extensions des liaisons radiales telles que le prolongement de la ligne T1 vers le Sud-Est et T2 vers le nord.

AUTATE : www.autate.fr



Le projet Lyon-Turin et l'exemple suisse

Désinformation

Si le volume du fret routier augmente peu à travers les Alpes du Nord, il reste considérable et menace la santé des habitants et l'attractivité touristique des vallées de l'Arve et de la Maurienne. Il s'est développé au contraire vigoureusement sur la Côte d'Azur.

Les opposants au projet Lyon-Turin disent souhaiter le report de ce trafic sur le rail, mais force est de constater qu'ils veulent priver le rail d'un outil décisif pour améliorer son efficacité, et qu'ils ne soutiennent pas la proposition du rapport Bouvard-Destot de créer une écotaxe régionale pour le financer (FNAUT Infos 217, 238, 247).

Ils réclament l'utilisation de la capacité disponible sur la ligne classique Ambérieu-Modane tout en dénonçant les risques d'accident le long du lac du Bourget, et alors que la gare de Chambéry est déjà saturée. Ils vantent le trafic fret intense observé sur la ligne classique du Gothard mais oublient que la Suisse, comme l'Autriche, subventionne largement le rail en attendant l'ouverture de ses nouveaux tunnels, ce qui n'est pas le cas en France.

Ils préconisent aussi l'intensification du meroutage des camions entre l'Espagne et l'Italie alors que les ports italiens sont déjà encombrés.

Ils s'appuient sur la faillite de TP Ferro, gestionnaire du tunnel du Perthus (8,3 km) et de la LGV mixte Perpignan-Figueras, alors que ce tunnel n'est pas un tunnel de base (les rampes d'accès sont de 1,8 %) et que la faillite de TP Ferro est due à des éléments indépendants de cet opérateur (voir page 6).

Le paramètre fondamental

Les opposants réclament que la ligne classique soit mieux utilisée malgré son profil : savent-ils que nous ne vivons pas dans une économie administrée ?

Ce n'est pas l'Etat qui décide la répartition modale du fret, mais les chargeurs, sensibles en priorité au prix et à la fiabilité de l'offre ferroviaire. Or le rail, s'il doit se contenter d'infrastructures obsolètes, ne peut être compétitif avec la route qui, elle, dispose d'infrastructures modernes et performantes : autoroutes d'accès et tunnels de basse altitude (Fréjus et Mont Blanc). Et la baisse du prix des carburants bénéficie à la route.

L'atout essentiel du tunnel de base du Lyon-Turin est de permettre une très forte réduction des coûts d'exploitation des trains de fret : suppression des doubles ou triples tractions, des manœuvres et des parcours haut-le-pied des locomotives, gains de temps et de fiabilité, augmentation du tonnage des trains et de leur gabarit, réduction des

moyens techniques et de l'énergie nécessaires, disparition du besoin de wagons spéciaux pour faire fonctionner l'auto-route ferroviaire, réduction des frais de personnel...

C'est précisément pour réduire les coûts d'exploitation du rail que les Suisses (Lötschberg, Gothard et Ceneri) et les Autrichiens (Brenner, Tauern et Semmering) ont réalisé ou entrepris la construction d'une demi-douzaine de longs tunnels transalpins alors qu'ils disposent de voies ferrées classiques non saturées et présentant des déclivités moindres que celle de la ligne française de Modane.

L'exemple suisse

Bernhard Kunz, directeur général de Hupac, l'opérateur de la route roulante suisse, confirme ces perspectives de réduction des coûts que persistent à ignorer les opposants au Lyon-Turin.

« La nouvelle transversale alpine, avec le tunnel de base du Gothard (2017), le tunnel de base (de 15 km situé plus au sud) du Ceneri (2020) et le corridor de 4 mètres de hauteur (2020), accueillera des trains plus longs, plus lourds et plus hauts, et offrira un potentiel d'économies important sur les coûts de production, grâce au raccourcissement de la durée des trajets et à l'abandon de la traction multiple. A compter de 2020, des trains de fret pouvant atteindre 750 m de long (au lieu de 550) et 2 000 tonnes circuleront entre l'Europe du Nord et l'Italie, ce qui correspond à un gain de productivité de 30 %. Le potentiel de croissance du trafic ferroviaire est donc énorme. A terme, l'harmonisation des normes et des gabarits permettra des réductions substantielles des coûts opérationnels, et une diminution progressive des subventions publiques. On pourra remplacer 30 chauffeurs de poids lourds par un machiniste pour acheminer du fret directement de Gênes à Rotterdam, avec une baisse de 88 % des émissions de CO₂ ».

En Suisse, le transfert du trafic du fret sur le rail s'accroît. Depuis le début 2016, le fret ferrouté a augmenté de 6%, alors que le trafic routier a baissé de 2%. La part de marché du rail a atteint 71 %, son plus haut niveau depuis 2001, date de l'introduction de la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP) et de l'autorisation progressive des poids lourds jusqu'à 40 tonnes. Moins de 500 000 poids lourds ont transité par les Alpes suisses au cours du premier semestre 2016. Selon Jon Pult, président de l'Initiative des Alpes, « l'objectif d'un transfert sur le rail de 650 000 poids lourds par an sur un million n'est pas une utopie ».

Selon les opposants, le Lyon-Turin ne servirait pas à grand-chose pour les voyageurs, car le trajet Paris-Milan par TGV s'effectuerait en 4h14 une fois le Lyon-Turin réalisé intégralement alors que, d'après leurs estimations, on pourrait atteindre 5h15 dès aujourd'hui :

- si le TGV utilisait la LGV Turin-Milan sans arrêts à Vercelli et Novara, il gagnerait 45 min (ce sera le cas dans 3 ans seulement, grâce aux nouvelles rames commandées par la SNCF) ;

- la suppression des autres arrêts porterait le gain de temps à 1h54.

Conclusion des opposants : « faut-il dépenser 26 milliards pour gagner une heure ? » Ce point de vue est repris, en particulier, par Dominique Dord, député-maire LR d'Aix-les-Bains ; André Gattolin, sénateur EELV des Hauts-de-Seine ; Bertrand Pancher, député-maire UDI de Bar-le-Duc ; et Yves Crozet, universitaire lyonnais, spécialiste de l'économie des transports.

La réalité est très différente.

- L'ouvrage est destiné d'abord au trafic de fret (80 % du trafic prévu).

- Le meilleur temps annoncé pour le trajet TGV Paris-Milan sans arrêt intermédiaire, une fois l'ouvrage terminé, n'est pas de 4h14 mais de 4h04.

- Le meilleur temps actuel est de 7h09, il est offert par le TGV qui quitte Paris à 10h41 et arrive à Milan à 17h50, sans arrêt à Saint-Jean-de-Maurienne. La durée cumulée des arrêts à Lyon Saint-Exupéry (3 min), Chambéry (6 min), Modane (5 min), Bardonecchia (1 min), Oulx (1 min) et Turin (4 min) est de 20 minutes. Le freinage et l'accélération du TGV avant et après les gares fait perdre 5 min (3 min à Lyon, 1 min à Oulx et environ 1 min au total aux autres gares, qui doivent être franchies à 30 km/h seulement, même si le train ne s'y arrête pas). Ainsi le gain de temps total possible en théorie n'est que de 45 + 20 + 5 min = 1h10 (et non 1h54), soit un meilleur temps Paris-Milan de 5h59 (et non 5h15).

Mais tous les arrêts ne peuvent être supprimés aujourd'hui ! Pour des raisons commerciales évidentes, les arrêts de Lyon, Chambéry et Turin sont incontournables ; celui de Modane est utilisé pour les contrôles de police et on imagine mal sa suppression dans le contexte actuel ; seuls les arrêts de Bardonecchia et Oulx pourraient donc être supprimés, d'où un gain de temps maximum de 4 min. Ainsi le gain de temps total possible aujourd'hui n'est que de 45 + 4 = 49 minutes (et non 1h54), soit un meilleur temps Paris-Milan de 6h20 : on est bien loin du 5h15 annoncé par les opposants... Le Lyon-Turin fera donc gagner 2h16, et non 1h, aux voyageurs.

Le vrai coût du Lyon-Turin : 26 milliards d'euros ?

Ce montant impressionnant est avancé non seulement par les opposants au projet mais aussi par la Direction du Trésor, la Cour des comptes, l'économiste lyonnais Yves Crozet et bien d'autres (les opposants parlent même aujourd'hui de 30 milliards). Il a été corrigé par Louis Besson, président de la commission intergouvernementale pour le Lyon-Turin, qui a examiné la question avec rigueur dans son ouvrage « Le nouveau lien ferroviaire mixte Lyon-Turin ». Nous résumons ici son analyse.

Du coût annoncé de 26 milliards d'euros, il faut retrancher :

- le coût d'un projet indépendant du Lyon-Turin, le CFAL (contournement nord-sud de l'agglomération lyonnaise, visant à désaturer le nœud lyonnais) ;
- celui des composantes du Lyon-Turin qui sont reportées ou quasiment abandonnées (3ème phase des accès français au tunnel international : deuxièmes tubes des tunnels de Chartreuse et de Belledonne ; 4ème phase : LGV Lyon – Saint-André-le-Gaz).

Le vrai coût pour la France est d'à peine 10 milliards d'euros 2011 pour une ligne nouvelle Lyon-Italie continue à grand gabarit fret et un profil de plaine (à titre de comparaison, le coût des LGV Bordeaux-Toulouse/Espagne est de 8,3 milliards d'euros 2016) :

- 2,17 pour le tunnel international (financé à 40 % par Bruxelles, 35 % par l'Italie et 25 % par la France) ;
- et 7,74 pour les accès français (tunnel de Chartreuse et ligne mixte Lyon-Chambéry), des ouvrages d'ailleurs susceptibles d'être subventionnés par Bruxelles à hauteur de 20 %.

Trafic routier en baisse ?

Selon les opposants, le trafic routier de fret ne cesse de diminuer à travers les Alpes du nord, le Lyon-Turin est inutile. En réalité, la baisse du trafic dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus s'est arrêtée en 2013. Depuis cette date, d'après la SFTRF, le trafic dans ces deux tunnels a augmenté de 0,7 % en 2014 et 2,6 % en 2015, soit 3,3 % au total. Dans le seul tunnel du Fréjus, de janvier 2014 à octobre 2016, la croissance du trafic a été de 8 %.

Quant au trafic passant par la Côte d'Azur, lui aussi captable par le Lyon-Turin (la distance Barcelone-Milan est la même via Vintimille ou Lyon), il a augmenté de 7 % entre 2009 et 2015.

Le trafic total entre la France et l'Italie est de 2 600 000 camions par an : la Suisse a percé deux tunnels ferroviaires de base, Lötschberg et Gothard, alors que le transit à travers son territoire n'est que de 1200 000 camions par an...

TP Ferro : un fiasco annoncé

Les opposants au Lyon-Turin cherchent à exploiter la faillite de TP Ferro pour démontrer qu'une faillite analogue menace les exploitants du tunnel de base transalpin. Les deux situations sont-elles analogues ?

TP Ferro, consortium regroupant à égalité deux sociétés privées de BTP, le français Eiffage et l'espagnol ACS, a obtenu en 2003, pour 50 ans, la concession de la ligne mixte à grande vitesse et écartement international (UIC) Perpignan-Figueras (44,4 km), et en particulier celle du tunnel du Perthus (8,3 km).

La ligne et le tunnel ont été financés par 110 millions d'euros de fonds propres, 590 de subvention publique et 410 d'emprunt. L'infrastructure a été livrée, comme prévu, en février 2009, et la liaison Perpignan-Figueras ouverte fin 2010 et exploitée conjointement par la SNCF et la RENFE.

Mais, par la suite, le nombre des TGV et des trains de fret utilisant la ligne est resté très largement inférieur aux prévisions, et les recettes de péages inférieures aux frais financiers. La dette ayant atteint 557 millions d'euros, TP Ferro a dû déposer son bilan : une filiale commune de SNCF Réseau et de l'ADIF, son homologue espagnol, a repris la gestion de l'infrastructure, le personnel et la dette.

Les causes de l'échec sont multiples.

Trafic voyageurs

- La ligne nouvelle a certes permis de créer des relations directes TGV et AVE entre Barcelone ou Madrid et Paris, Lyon, Marseille ou Toulouse. Mais elle n'a été raccordée au réseau des LGV espagnoles que fin 2013 en raison des difficultés techniques rencontrées à Barcelone par l'ADIF.

- Le montant élevé des péages a incité la SNCF et la RENFE à utiliser du matériel très capacitair au détriment de la fréquence souhaitée par les clients. Des services transfrontaliers à haute fréquence auraient dû être proposés.

- Le TGV, très cher pour le voyageur, est fortement concurrencé par les avions à bas coût et les cars Macron (y compris les cars Ouibus de la SNCF).

Trafic de fret

- La ligne nouvelle, à écartement international, n'est pas encore connectée à tous les pôles générateurs de trafic fret de Catalogne : usines embranchées, chantiers de transport combiné, ports,... Elle n'aura pas totalement accès aux ports de Barcelone, Tarragone et Valencia avant 2018. Les chargeurs doivent donc utiliser des wagons à écartement large espagnol jusqu'à un chantier de transbordement du fret ou de

changement d'essieux, d'où un coût et un délai d'acheminement supplémentaires.

- Le tunnel du Perthus, avec une rampe d'accès de 18 %, n'est pas vraiment un tunnel de base : la plupart des trains, dont la longueur est limitée à 500 m en Espagne, sont en double traction, ce qui alourdit les coûts d'exploitation.

- Les locomotives de la RENFE ont été conçues pour tracter des trains de voyageurs, et sont inadaptées aux 1 500 volts du réseau français : elles ne peuvent circuler au nord de Perpignan. Les opérateurs privés ne peuvent utiliser la ligne, leurs locomotives n'étant pas équipées de la signalisation ERTMS.

- La ligne littorale au nord de Perpignan est insuffisamment fiable.



- Les péages élevés incitent les chargeurs à privilégier la ligne côtière (c'est le cas de 3 trains de fret sur 4).

De cet épisode affligeant, on peut tirer 3 enseignements.

1. La ligne a été ouverte trop tôt, dans un environnement ferroviaire impréparé. La faillite de TP Ferro est révélatrice de profonds dysfonctionnements du monde ferroviaire et de l'absence de réelle stratégie des deux Etats et des exploitants concernés.

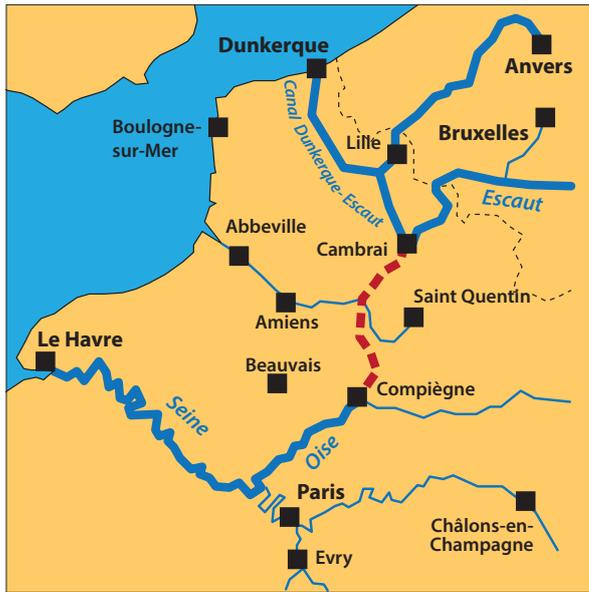
2. La LGV Perpignan-Figueras conserve cependant un avenir, elle dispose en effet de deux sources majeures de trafic potentiel : les relations régionales à grande vitesse Occitanie-Catalogne, et le transport du fret à moyenne et longue distance (10 000 camions passent chaque jour au col du Perthus).

3. Qu'il s'agisse de Perpignan-Figueras ou de Lyon-Turin, la construction d'une ligne nouvelle doit permettre d'abaisser le coût du transport ferroviaire de fret et d'améliorer sa vitesse et sa fiabilité. L'échec de TP Ferro n'invalide en rien le Lyon-Turin (la ligne ne sera pas exploitée en concession, le tunnel prévu est un vrai tunnel de base qui débouchera sur des voies à écartement normal), mais il doit servir de leçon : une politique ferroviaire globale est indispensable pour valoriser les atouts du rail et assurer le succès du Lyon-Turin face au camion et à l'avion.

Un canal à (gros) problèmes

Curieusement, le projet de canal Seine-Nord-Europe (CSNE) suscite peu d'opposition de la part des environnementalistes et écologistes, qui par ailleurs s'acharnent contre le projet ferroviaire Lyon-Turin, à l'évidence plus pertinent (FNAUT Infos 217).

Le canal à grand gabarit doit être tracé entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escout (entre Compiègne et la région de Cambrai), sur 107 km de longueur et 54 m de largeur (dans les lignes droites, et bien davantage dans les courbes).



Il comprendra 6 écluses car une 7ème, prévue au bief de partage, a finalement été supprimée au profit d'une tranchée qui exigera d'énormes déblais. Le dénivelé total entre l'Oise et l'Escaut sera de 106 m.

Selon Voies Navigables de France, très optimiste, 500 000 camions par an seraient transférés de la route sur la voie d'eau (soit 10 % du trafic sur l'A1 entre Paris et Lille ; le reste du trafic prévu serait pris au rail selon le rapport Massoni-Lidsky publié en 2013 - FNAUT Infos 217).

Un financement bien difficile...

Le canal est officiellement évalué à 4,5 milliards d'euros hors taxes. Le financement sera entièrement public. Initialement, la Région Hauts-de-France devait verser 300 millions, les départements (Nord, Pas-de-Calais, Somme et Oise) 400 millions, l'Etat 1 milliard, l'Union européenne 1,8 milliard (40 % du total), le financement étant complété par un emprunt de 0,7 milliard. Mais l'Île-de-France ne versera que 110 millions des 210 escomptés. Finalement les départements verseront 500 millions, la Région Hauts de France 350 millions.

Quatre plateformes logistiques sont prévues le long du canal car, comme l'explique Gérard Darmanin, vice-président LR de

la Région Hauts-de-France délégué aux transports : « il ne s'agit pas de faire une autoroute à péniches entre le bassin parisien et les ports d'Anvers et Rotterdam » (c'est pourtant ce que redoutent de nombreux experts et les dirigeants du port du Havre).

Le financement des quatre plateformes (460 millions non compris dans le budget du canal) n'est pas dégagé (pas plus que ceux du RER du Grand Lille, du métro Transmanche Lille-Calais-Ashford, de la rénovation du réseau TER et du barreau TGV Creil-Roissy souhaités par la Région Hauts-de-France).

Autre difficulté : pour que les convois fluviaux utilisant le canal à grand gabarit puissent naviguer sur l'Oise au sud de Compiègne, il faudrait relever les 22 ponts existants, ferroviaires ou routiers, à 7 m de hauteur (en plus des 61 ponts inclus dans le projet Seine-Nord). Obstacle supplémentaire : le pont historique Louis XV de Compiègne vient juste d'être restauré...

Il est envisagé de laisser les ponts à 5,25 mètres, mais les convois devraient alors ne transporter que 2 couches de conteneurs au lieu de 3, ce qui diminuerait très fortement la rentabilité du canal. Il faudrait relever de même les très nombreux ponts existants sur le canal Dunkerque-Escout, l'Escaut, la Deûle et la Lys.

En 2014, un Premier ministre très optimiste annonçait le début des travaux en 2017 et l'ouverture du canal en 2023. Plus prudemment, on parle aujourd'hui d'une ouverture en 2027.

La FNAUT a critiqué de longue date le projet de canal Seine-Nord (FNAUT Infos 159, 217, 230, 238, 241, 246). Ce projet ancien a été relancé (sans le débat réclamé alors par la FNAUT) par le ministre des transports Jean-Claude Gayssot suite à l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône en 1997.

Confronté à « l'état catastrophique du réseau TER », Gérard Darmanin a demandé à la SNCF de construire moins de LGV (il oublie seulement que ce n'est pas elle qui décide, et que dorénavant les nouvelles LGV seront financées par l'Etat, comme vient de l'annoncer le secrétaire d'Etat aux Transports) : il n'a pas songé à l'abandon encore possible du canal, dont l'utilité reste à démontrer...

Selon Edouard Philippe, député-maire LR du Havre, le canal, en favorisant Anvers et Rotterdam, serait « un projet démesuré, d'une naïveté déconcertante, un gâchis économique et environnemental ». Il préconise de développer non un axe fluvial nord-sud, mais un axe ferroviaire est-ouest du Havre vers l'Europe centrale, par Amiens et Châlons-en-Champagne.

L'avis d'un expert

Selon Pierre Parreaux, président du CLAC (Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins), le franchissement d'un seuil entre deux bassins fluviaux coûte jusqu'à 30 fois plus cher par km qu'un canal de plaine (ratio constaté lors de la construction du canal Main-Danube). C'est pour cela que l'Europe fluviale reste concentrée au nord-ouest du territoire européen. Le Rhin est un boulevard à bateaux, sans écluse sur 618 km : il est souvent cité en exemple, mais sa configuration est unique en Europe.

Si le réseau Freycinet des canaux à petit gabarit (bateaux de 300 tonnes) s'est développé en France aux 18^e et 19^e siècles en franchissant des seuils, c'est qu'à l'époque, surtout avant l'apparition du rail, ils jouaient un rôle déterminant dans le développement économique, et aussi parce que leurs modestes besoins en eau étaient compatibles avec les ressources hydrographiques des régions traversées. Le canal Seine-Nord exigerait au contraire des écluses hautes - donc des coûts de construction et de fonctionnement très élevés et des péages dissuasifs - et des pompages d'eau qui doubleraient la consommation énergétique des bateaux.

Le canal Seine-Nord, au gabarit de 4 400 tonnes, est encadré par des voies de moindre gabarit, dont la mise à niveau n'est jamais comptée dans le coût du canal. Le gabarit majoritaire des canaux belges est de 1 350 tonnes. L'Escaut (en Belgique) est en cours de recalibrage à 2000 tonnes, la Lys et la Deûle à 4400.

Le transport de conteneurs par voie d'eau sur de longues distances n'est rentable que si on peut en empiler au moins 3 couches sur un bateau. Or il pourrait s'écouler des décennies avant que tous les ponts situés entre Rotterdam et Paris aient été reconstruits.

Le trafic escompté de 12 millions de tonnes par an sur Seine-Nord est exagérément optimiste car seule une partie du trafic routier (3 %) est fluvialisable et la construction de l'A1 bis est toujours envisagée. Enfin le réseau ferré, la Seine et le canal Dunkerque-Escout sont bien loin d'être saturés.

BIEN DIT

● **Alain Bonnafous**, ancien directeur du Laboratoire d'économie des transports de Lyon : « on va dépenser 4,5 milliards d'euros pour une opération qui ne peut qu'accroître nos émissions de gaz à effet de serre et qui, au total, détruira plus de richesse qu'elle n'en créera. L'ADEME l'a établi solidement : si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO2 sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis ».

Brèves

Fraude

La fraude coûte 4,5 millions d'euros par an au réseau strasbourgeois (CTS). En cinq ans, le taux de fraude a cependant baissé de 25%, il est passé à 9,2 % en 2015, un des meilleurs résultats français en la matière. La tendance s'accroît avec l'introduction de la tarification solidaire.

Le nec plus ultra de l'intermodalité

Le système proposé par le consortium I2TC va-t-il révolutionner l'intermodalité ? Le principe est « simple » : pour éviter une rupture de charge entre téléphérique et tramway, les cabines seraient décrochées, posées sur les rails puis tractées par une motrice.

Logistique urbaine

Paris et Amsterdam ont fait une expérience éphémère de distribution du fret par tramway. A Dresde, le tramway est utilisé pour le transport de pièces automobiles vers les usines BMW au rythme d'une livraison par heure. A Zurich, un ancien tramway collecte les déchets métalliques et électroniques.

Selon l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), « les réseaux de tramway ne sont pas pensés pour le fret : ni raccordement des sites logistiques, ni interconnexion entre lignes, ni réflexion sur le matériel roulant ; il faut faire émerger une nouvelle offre de transport ».

En 2014, l'institut de recherche Efficacy a relancé le projet Tramfret pour des livraisons de marchandises en ville (voir le site : www.tramfret.com).

Bionique ferroviaire

Le bec et la tête du martin-pêcheur, un oiseau qui plonge dans l'eau sans faire de vagues, ont inspiré le nez du TGV japonais. Le TGV a gagné en aérodynamisme pour traverser les tunnels étroits situés entre Osaka et Hakata. Sa consommation a diminué de 15 % et sa vitesse a augmenté de 10 %.

Amende finlandaise

En Finlande, un automobiliste riche, surpris à 103 km/h au lieu de 80 km/h, s'est vu infliger une amende de 54 024 euros : le montant des amendes est en effet indexé sur le salaire net et le nombre d'enfants à charge du contrevenant (source : www.atlantico.fr).

Opinion allemande

Selon le ministère allemand de l'environnement, 82 % des citoyens interrogés souhaitent qu'on abandonne toute planification urbaine centrée sur la voiture, et qu'à la place, on se préoccupe des déplacements effectués à pied, à vélo et en transport public. Les jeunes (14 à 17 ans) sont même 92% à se déclarer favorables à cette politique.

En bref

Bâtisseur

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble « partage la nécessité de doter l'agglomération d'un centre-ville rénové et embelli », mais souligne que « des projets de piétonisation non préparés dans d'autres villes (lesquelles ?) ont entraîné des baisses d'activité commerciale de plus de 30 %. La vie de nombreux ménages et l'attractivité de l'ensemble de Grenoble seraient menacées. Ce serait un véritable crime économique qui ferait des dégâts considérables. Peut-on prendre le risque du plus gros plan social isérois (plus de 5 000 emplois, soit presque le tiers des emplois du commerce central) ? »

Enquêtes

Selon l'institut Harris, 30 % des Français considèrent la baisse des prix comme la priorité pour accroître l'usage des transports publics. Cette attente est particulièrement forte (41 %) chez les ménages aux revenus les plus faibles. Pour 25 % des Français et 38 % des ménages les plus aisés, la principale attente concerne le renforcement des fréquences ; viennent ensuite le développement de l'intermodalité (17 % des Français), et l'amélioration de la sécurité (15 %), enfin un meilleur confort et des contrôles antifraudes plus efficaces (7 % des sondés).

Selon une enquête effectuée fin 2015 par l'Association Française du Rail, qui regroupe les exploitants ferroviaires privés, 54 % des Français seulement se disent satisfaits de l'offre TER de leur région (50 % dans les zones rurales), 79 % estiment que la concurrence dans le secteur ferroviaire serait utile et 78 % que les Régions devraient pouvoir choisir leur exploitant, comme c'est le cas depuis longtemps en Allemagne.

Prédiction inquiétante

Selon Augustin de Romanet, PDG de Paris Aéroport : « le trafic aérien pourrait quasiment doubler d'ici 2030, l'émergence des classes moyennes dans de nombreux pays est un formidable moteur de croissance. La population susceptible de voyager va passer de 2,7 à 4,7 milliards d'ici 2030. Le trafic progresse de 4 à 5 % par an, un peu moins en Europe, un peu plus en Asie ».

Langage de colloque

Ne parlez plus d'innovation dans le processus de production, mais de disruption technologique ; de covoiturage, mais de « usage partagé des véhicules terrestres à moteur ». Sachez aussi que l'intermodalité est un outil rétro et discursif au service de la promotion des territoires dans la mondialisation. Quel que soit le thème du colloque dans lequel vous intervenez, dites de temps à autre : « ça, c'est un vrai sujet ».

BIEN DIT, MAIS...

● **Nicolas Dupont-Aignan**, président de Debout la France, à propos d'Alstom : « j'attends un grand programme de transport collectif qui permette aux gens de ne plus prendre la voiture ». Lors des élections régionales de 2015, il voulait « réconcilier la voiture et l'Île-de-France, réhabiliter l'automobile » et « dépenser 5 milliards d'euros pour faire sauter les bouchons » (FNAUT Infos 240)...

● **Dominique Bussereau**, ancien ministre LR des Transports : « depuis 2012, le gouvernement a délibérément choisi la route, multipliant les programmes autoroutiers, favorisant le covoiturage et le car, supprimant l'écotaxe, majorant la TVA sur les transports publics et diminuant les concours au transport public ». En 2003, le gouvernement Raffarin, auquel il appartenait, avait supprimé les subventions aux TCSP et PDU des villes de province (FNAUT Infos 120). Et lui-même est favorable à l'A831...

Une idée juste

Selon Alain Vidalies, « l'idée d'expérimenter la concurrence dans le TER me paraît juste ». Une idée que la FNAUT défend depuis le colloque qu'elle a organisé à Tours, en 1992, sur l'avenir des lignes régionales.

Une idée contestable

Yves Crozet, économiste : « il ne faut pas cantonner la réussite du rail à la simple taxation de la route et de l'avion. Le rail n'ira pas mieux parce que l'on tape sur la route ».



Fillette mécontente

Ella, 6 ans, a écrit à la Southern Railway, qui exploite les lignes du sud de Londres : « Cher Mr du Chemin de Fer, mon papa est toujours en retard le soir et me manque beaucoup, ça me rend triste. S'il vous plaît, ramenez-le à la maison à l'heure. Il dit que vous prenez tout son argent, c'est pour ça que je ne peux pas aller à Disneyland ». Le papa paie un abonnement annuel de 4 000 livres et dit : « la société devrait offrir à ma fille une compensation pour le temps qu'elle ne passe pas avec moi ».

Transport urbain par câble : la technique avant les besoins ?

Le 19 novembre 2016, le premier téléphérique urbain français, conçu par une entreprise suisse, a été inauguré à Brest (celui de Grenoble est à vocation purement touristique). Il relie le centre-ville et le plateau des Capucins, un ancien site industriel militaire de 16 ha en cours d'urbanisation, en passant à 70 m au-dessus de la rivière Penfeld.

Les deux nacelles du téléphérique peuvent embarquer jusqu'à 60 personnes, le trajet est de 420 mètres et dure 3 minutes. Elles fonctionnent avec des vents de près de 110 km/h ; une partie des vitres des cabines se teinte à l'approche des habitations afin de préserver l'intimité de leurs résidents. Il n'y aura pas de personnel dans les stations ou les cabines.

Le système sera disponible 358 jours par an, il a coûté 19 millions d'euros et sa construction a évité celle d'un nouveau pont de 30 à 60 millions, ou d'une passerelle de 25 à 30 millions, selon Brest Métropole Océane. Le trafic prévu est de 1850 usagers par jour. Le coût de fonctionnement n'a pas été publié.

Le transport du futur ?

A cette occasion, la ministre de l'Environnement et des Transports Ségolène Royal a vanté les mérites du téléphérique de Brest (« une grande première nationale, voire internationale ») et plus généralement du transport urbain par câble : « c'est vraiment le transport du futur notamment dans les agglomérations qui sont surchargées par la circulation ; il n'y a pas plus propre, il n'y a pas plus sécurisé, il n'y a pas plus silencieux et en plus il n'y a pas moins coûteux. A travers le monde, c'est un marché considérable qui s'ouvre pour toutes les villes qui ont des problèmes de pollution ». La ministre souhaite fonder une « fédération des pays pouvant s'engager dans le transport par câble ». Un « cri d'amour », selon le magazine Mobilicités.

La ministre a alors annoncé le lancement par l'Etat d'un appel à projets de téléphériques urbains. La FNAUT a dénoncé une décision prématurée et limitée à cette seule technique.

Un appel à projets mal ciblé

Un appel à projets de transports urbains ne doit pas être limité au transport par câble (téléphérique, télécabines), mais étendu à tous les transports collectifs en site propre (TCSP). L'Etat doit aider les collectivités locales à développer les TCSP, mais il n'a pas de légitimité pour orienter des choix qui relèvent de la responsabilité des élus. C'est à ces derniers d'apprécier la pertinence des différentes techniques, en concertation avec le public.

Le choix de la technique doit venir après l'analyse des besoins, qui doivent être appréhendés sur le long terme. Et, qu'il s'agisse de l'alternative tramway/BHNS ou de l'alternative tramway/câble, ce choix ne doit pas être fait en fonction des contraintes financières immédiates.

Contrairement au tramway ou au BHNS (s'il dispose d'un véritable site propre), le transport par câble occupe peu d'espace au sol : ce n'est pas nécessairement un atout, contrairement à ce que laisse entendre la ministre qui montre ainsi qu'elle ne souhaite pas limiter la place de la voiture en ville. Le câble, en effet, ne permet pas de réduire l'espace occupé par la voiture, ce qui reste l'objectif premier des Plans de Déplacements Urbains introduits par la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi Lepage de 1996).

Un créneau bien précis

Le transport urbain par câble est bien adapté au franchissement des coupures urbaines (fleuves, vallées, autoroutes, faisceaux ferroviaires) et à la desserte des villes comportant de fortes dénivelées (FNAUT Infos 160, 223). Mais, contrairement à ce qu'a indiqué la ministre, il n'est justifié que dans ces cas particuliers, si le volume de sa clientèle potentielle est suffisant mais pas trop élevé, et si son intrusion visuelle est acceptable (le projet d'Issy-les-Moulineaux a été abandonné suite à l'opposition des riverains). Ce n'est pas une solution universelle.

Une nouvelle mode ?

Ne faut-il donc encourager, sans modération, que le transport par câble, à partir du seul cas très spécifique de Brest, alors que ses coûts d'exploitation et les réactions du public (usagers et riverains) à cette nouvelle offre ne sont pas connus ? La FNAUT a toujours préconisé la prudence face aux nouvelles technologies présentées comme des innovations révolutionnaires et des solutions miracle. Elle a ainsi dénoncé la mode du tramway sur pneus, qui se termine par des fiascos financiers (un acharnement thérapeutique sur le TVR à Nancy, un remplacement du TVR par un tramway à Caen) ou, à Clermont-Ferrand, par une réalisation plus fiable mais d'un confort médiocre et plus coûteuse qu'un tramway classique.

C'est bien le 4ème appel à projets de TCSP « toutes techniques » prévu lors du Grenelle de l'environnement, réclamé par la FNAUT depuis deux ans mais refusé par le gouvernement, qui est urgent : il doit susciter les initiatives de l'ensemble des élus et concentrer les moyens financiers disponibles.

Nouvelles adhésions

Les associations suivantes ont adhéré à la FNAUT au cours de l'année 2016 : l'association Au fil des réseaux (Dijon), l'association pour la promotion de la ligne Morlaix-Roscoff, le comité des usagers de la ligne Paris-Dreux-Argentan-Granville, l'association ASPIC de Nîmes, l'association TGV Sud Territoires Environnement (Béziers), l'association AUTATE de Toulouse qui s'oppose au projet de 3ème ligne de métro de l'agglomération toulousaine.

La revue Transports urbains

Le GETUM, Groupement pour l'étude des transports urbains modernes, est une association fondée en 1967, adhérente à la FNAUT. Elle est présidée par Francis Beaucire.

Le GETUM édite la revue Transports urbains, mobilités-réseaux-territoires. Cette revue indépendante publie des contributions émanant des réseaux de transport collectif, des autorités organisatrices, des associations militantes, des bureaux d'études et des chercheurs universitaires. Le GETUM prend aussi position sur les questions politiques, sociales, économiques et environnementales impliquant la mobilité et l'aménagement des territoires.

Un dossier numérique donne accès aux sommaires et aux éditoriaux des derniers numéros publiés : olegk.free.fr/tu/hometu.html

Pour abonnement⁽¹⁾ ou commande de numéros, s'adresser au trésorier, Pierre Zembri : pierre.zembri@enpc.fr

(1) Tarif particulier accordé aux associations de la FNAUT : 36 euros pour 4 numéros (au lieu de 46 euros).

Nouvelle formule

La publication de FNAUT Infos sous sa forme actuelle cesse avec ce numéro 251 de janvier-février 2017.

Les numéros suivants seront essentiellement consacrés à la présentation des enquêtes et études réalisées par les membres de la FNAUT, et des expertises réalisées à sa demande par des consultants spécialistes des transports.

Des informations et commentaires traitant de l'actualité des transports seront dorénavant disponibles sur le site internet de la FNAUT.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°251
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : Territoires Photographiques, 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

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

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

La libéralisation du transport par autocar : succès et risques

Pics de pollution et gratuité des transports

Présentée par les pouvoirs publics, jusqu'à une date récente, comme une mesure nécessaire d'accompagnement de l'instauration de la circulation alternée lors des pics de pollution de l'air, la gratuité des transports est aujourd'hui remise en cause (Ile-de-France, Strasbourg). La FNAUT a toujours été hostile à cette fausse bonne idée.

1. L'expérience montre que la mesure est peu efficace. L'automobiliste est d'abord sensible à la qualité de service des transports publics, que la gratuité soit une mesure provisoire ou pérenne. La hausse de la fréquentation des transports publics est surtout due aux usagers occasionnels, qui profitent de l'aubaine pour se déplacer gratuitement.

2. La mesure est coûteuse : 4 millions d'euros par jour en Ile-de-France, soit près de 25 millions lors du dernier épisode de pollution. C'est autant d'argent en moins pour les investissements ou le renforcement des services.

3. La mesure est injuste et anti-pédagogique. Elle pénalise les abonnés qui n'en bénéficient pas. Elle « récompense » les automobilistes alors que c'est l'usage excessif de l'automobile qui est le principal responsable du pic de pollution.

Une alternative intelligente à la gratuité consiste à proposer l'achat d'un billet à l'unité valable toute la journée.

Les mesures adoptées, toujours trop tardivement, lors des pics de pollution sont illusoire. Il faut privilégier les mesures de prévention afin d'éviter le retour répétitif des pics de pollution et réduire la pollution chronique, et viser un report massif du trafic routier sur le vélo et les transports collectifs, et sur le rail pour le fret.

Bruno Gazeau

Sommaire

La libéralisation du transport par autocar - Un état des lieux et l'analyse de la FNAUT. **Pages 2-6**

Les droits des voyageurs - Une étude du service juridique de la FNAUT sur la législation européenne. **Pages 7-8**



Gare de Lille-Europe

La libéralisation du transport par autocar a été introduite de manière improvisée et prématurée, sans étude d'impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire, sans réflexion sur la nécessaire complémentarité entre train et autocar, et sans renforcement préalable du système ferroviaire. L'offre routière s'est développée rapidement malgré le nombre insuffisant des gares routières. Elle a corrigé l'absence du transport collectif sur de nombreux itinéraires interurbains, et son succès a confirmé les lacunes du transport ferroviaire et son coût excessif pour les ménages modestes. Mais elle constitue une nouvelle menace pour le rail - surtout pour les trains Intercités et les TGV - déjà fortement concurrencé par l'avion à bas prix, la voiture et le covoiturage.

Trains Intercités : une nouvelle convention Etat-SNCF

La convention Etat-SNCF 2017-2020 relative aux trains Intercités a été publiée le 12 janvier : les services de jour sont sauvegardés, l'offre de nuit s'effondre.

La nouvelle convention permet de poursuivre et de fiabiliser l'exploitation des services de jour, au moins jusqu'en 2020, grâce à l'engagement financier des Régions et à la revalorisation de l'aide de l'Etat. L'Etat prend en charge le renouvellement intégral, très coûteux, du matériel roulant et confie 18 lignes aux Régions, ce qui devrait faciliter l'articulation TER-Intercités. Certains services (Paris-Mulhouse) vont être sensiblement améliorés et mieux desservir régions et villes moyennes.

Mais on attend les augmentations de fréquences sur les grands axes, proposées par la commission Duron. L'exclusion de la Côte d'Azur du réseau Intercités est

impensable. Des relations, en particulier transversales, auraient pu être rétablies (Bordeaux-Lyon/Clermont,...) ou créées. La généralisation de la réservation obligatoire, maintenue sur trois lignes, n'est pas exclue : une clause inadmissible. Comme la commission Duron, la FNAUT réclamait au contraire sa suppression.

Quant à la quasi-disparition des trains de nuit, elle n'est pas acceptable. Le train de nuit reste nécessaire malgré la présence du TGV et de l'avion à bas coût. La maîtrise des coûts passe par un nouvel appel à projets portant sur un périmètre élargi.

Quand le train de nuit disparaît, la clientèle se reporte non sur le train de jour mais sur la route ou l'avion, une aberration quand les embouteillages, la pollution et le réchauffement climatique s'aggravent.

Jean Lenoir

La libéralisation du transport par autocar : succès et risques



Autocars FlixBus et Isilines à Strasbourg (wikipedia)

La FNAUT s'est déjà interrogée sur la libéralisation du transport à longue distance par autocar (FNAUT Infos 231, 234, 236, 241).

L'évolution de la législation

Le décret du 14 novembre 1949 a longtemps régi la coordination des transports ferroviaires et routiers. Il a été abrogé en 1985. Par la suite, les rares relations routières autorisées ont été des relations interrégionales conventionnées, mises en place en coopération par des Départements et/ou des Régions.

En 2011, sur la base d'un règlement européen de 2009, le cabotage a été autorisé sur les lignes internationales régulières dès lors qu'il apportait au transporteur moins de la moitié des voyageurs et des recettes. iDBus, filiale de la SNCF, et Starshipper, filiale de REUNIR, un regroupement de 32 PME indépendantes, ont alors été créés pour concurrencer Eurolines, filiale de Transdev (FNAUT Infos 200).

Le trafic de cabotage est resté modeste : 110 000 voyageurs en 2013, le volume du trafic quotidien des trains Intercités. Malgré les demandes insistantes de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), les autocaristes n'étaient pas encore autorisés à exploiter librement des services interurbains sur le territoire national.

Une loi inattendue

C'est Emmanuel Macron, alors ministre de l'Économie, qui a fait adopter la libéralisation du transport par autocar (loi du 7 août 2015). Son objectif : « faciliter les déplacements des pauvres, qui ne peuvent pas prendre le train » et « créer 10 000 emplois ». Selon le ministre, « le car est 8 à 10 fois moins cher que le train », ce qui était ridiculement exagéré... (FNAUT Infos 231).

Les transporteurs peuvent dorénavant ouvrir des lignes interrégionales à leurs risques et périls (en « open access »), ils ne sont soumis à aucune servitude de service public. Une seule contrainte leur est imposée : afin d'éviter une éventuelle concurrence avec des services conventionnés TER ou TET, l'ouverture d'une ligne dont deux arrêts successifs sont distants de moins de 100 km peut être interdite ou limitée par un avis conforme de l'ARAFER, Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, sur saisine d'une autorité organisatrice, État ou Région.

L'essor du transport par car

Plus de 1 000 liaisons ont été créées dès 2015, dont une centaine entre Paris et la province. L'offre libéralisée reste cependant marginale par rapport à l'offre routière conventionnée TER, qui dessert 3 200 communes. Elle en est très différente : 93 % des liaisons conventionnées, de longueur moyenne 28 km, sont intérieures aux nouvelles Régions contre 26 % des liaisons libéralisées.

La fréquentation s'est développée rapidement : + 37 % entre le premier et le second semestres 2016.

La longueur moyenne du trajet d'un voyageur est de 340 km, le prix moyen est de 12 euros, la durée moyenne est de 4 heures si le car emprunte des autoroutes sur une part importante de l'itinéraire. Les lignes les plus fréquentées font moins de 400 km ; au-delà, la durée du trajet devient dissuasive.

Trois opérateurs dominants

La compétition entre les transporteurs est féroce. Le marché est dominé par 3 opérateurs : Ouibus (ex-iDBus SNCF), Isilines (Transdev, filiale de la Caisse des Dépôts et de Veolia) et FlixBus (opérateur principal en Allemagne). Ouibus a absorbé Starshipper en juillet 2016. Megabus, filiale du britannique Stagecoach rachetée par FlixBus, a disparu fin 2016.

Les activités des transporteurs ne sont pas rentables car ils pratiquent des prix d'appel très bas (Megabus vendait des billets à 1 euro). FlixBus, qui a déjà perdu quelques dizaines de millions d'euros, espère atteindre l'équilibre financier en 2017 ; Ouibus en 2018 ; Isilines encore plus tardivement.

Sur 300 liaisons, au moins deux opérateurs se concurrencent. Les 5 liaisons les plus empruntées sont Lille-Paris (236 km), Lyon-Paris (479 km), Paris-Rouen (130 km), Paris-Rennes (383 km), Paris-Toulouse (684 km). Clermont-Ferrand - Lyon est la seule transversale figurant dans le « Top 10 », les durées des trajets en train et en car étant voisines. Les 3 opérateurs principaux se concurrencent sur ces liaisons.

Leur chiffre d'affaires total est de 68 millions d'euros depuis l'ouverture du marché. Environ 2000 emplois ont été créés : on est loin des 10 000 annoncés imprudemment par le ministre et, plus encore, des 22 000 prévus par France Stratégie, ex-Commissariat au plan.

Au 3ème trimestre 2016, le nombre des liaisons est passé à 1 310 (+ 28 %) ; 193 villes, dont 127 de moins de 100 000 habitants, sont desservies et le nombre des voyageurs transportés a crû de 33 %. L'offre de FlixBus a augmenté de 49 %, celle d'Ouibus de 32 %, celle d'Isilines de 19 %. Le taux de remplissage des cars est maintenant proche de 50 %.

Près des deux tiers des voyageurs effectuent des trajets Paris-province. Mais des lignes routières transversales commencent à apparaître grâce au maillage autoroutier et en raison de la faiblesse ou de l'inexistence de l'offre ferroviaire. FlixBus et Isilines proposent maintenant des trajets nationaux et internationaux de nuit.

La tarification

Avec 5,3 millions de voyageurs transportés depuis août 2015, l'autocar répond à des besoins réels et a trouvé sa clientèle. Selon les opérateurs, 18 % de leurs clients « n'auraient pas voyagé » si le service n'avait pas existé. Le facteur le plus attractif est évidemment la tarification : en moyenne 4 centimes par km (contre environ 10 centimes pour le train), les petits prix étant souvent maintenus en dernière minute. Les tarifs commencent cependant à augmenter : pour un trajet Paris-Orléans par FlixBus, on est passé récemment d'une fourchette 5-8 euros à une fourchette 8-17 euros (les tarifs Prem's SNCF démarrent à 10 euros).

La qualité de service

Les voyageurs attirés par l'autocar s'adaptent à l'offre : fréquences, horaires, durée des trajets, confort des véhicules, services à bord (la fréquence sur un itinéraire donné peut aller de 1 à 30 allers-retours quotidiens pour l'ensemble des exploitants). Si l'offre routière ne leur convient pas, les voyageurs recherchent une offre concurrente (avion, train, covoiturage) dès lors qu'elle est peu coûteuse.

Mis à part le prix du billet, les exigences des voyageurs par autocar ne diffèrent donc pas sensiblement de celles des autres voyageurs. Elles portent en priorité sur la ponctualité et son corollaire, l'information en temps réel, essentielle en cas de perturbations toujours possibles pour un mode dépendant plus que d'autres des aléas de la circulation (les voies réservées aux autocars sur les autoroutes urbaines sont encore rares : il en existe en Ile-de-France, à Grenoble, à Marseille). Cette information en temps réel, indispensable en gare routière, doit se poursuivre durant le voyage, particulièrement en cas de situation perturbée.

L'autocar et ses concurrents

Le car Macron est évidemment un concurrent du covoiturage qui, lui aussi, attire le voyageur recherchant un faible prix du voyage. Il concurrence aussi Eurolines, qui a perdu 20 % de son chiffre d'affaires. Mais le principal enjeu est la concurrence train-autocar.

D'octobre 2015 à octobre 2016, selon l'ARAFER, le car Macron a pris 1,3 million de voyageurs au covoiturage et 1,9 million au train (dont 1,3 million au TGV). Sans lui, 19 % de la clientèle aurait utilisé une voiture personnelle, 25 % le covoiturage (35 % chez les jeunes) et 37 % le train (24 % le TGV, 29 % pour des trajets de plus de 250 km).

Le covoiturage est jugé plus cher (63 % des voyageurs), moins pratique pour les bagages (62 %), moins confortable et moins sûr (47 %). Mais le critère des horaires désavantage le car, du fait de la flexibilité des offres de covoiturage.

L'autocar et le train

Les stratégies adoptées par les différents autocaristes relèvent de deux approches distinctes. Isilines assure un certain nombre de liaisons transversales sur lesquelles le rail est défaillant ou absent. Ouibus, en revanche, dessert majoritairement des axes déjà bien desservis par le train : son réseau illustre l'absence d'incitation faite aux opérateurs à s'implanter sur des itinéraires non desservis par le rail.

Les cars Macron concurrencent peu les cars TER : une quarantaine de relations seulement, soit 3,7 % de l'offre Macron, et 0,2 % de l'offre TER sont en concurrence. Il en est de même du train TER. C'est principalement le train Grandes Lignes qui est concurrencé : 86 % des voyageurs ayant utilisé un car Macron l'ont fait sur un itinéraire desservi par un Intercités ou un TGV. Plus précisément, selon l'ARAFER :

- 442 liaisons par autocar, environ soit 50% d'entre elles, n'ont pas d'alternative directe en train (celui-ci exigeant au moins une correspondance) ;

- la concurrence avec le train TER (qui propose 45 000 liaisons par jour) existe sur 160 liaisons, soit moins de 0,5 % des liaisons TER et 15 % des liaisons par autocar ; un tiers des liaisons Ouibus, 20% des liaisons Isilines/Eurolines et 20% des liaisons Flixbus sont en concurrence avec un train TER ;

- la concurrence entre autocar et trains Intercités se rencontre sur 174 liaisons ; c'est le cas de 35% de l'offre Ouibus, 25% de l'offre Isilines/Eurolines et 23% de l'offre Flixbus ;

- enfin la concurrence entre autocar et TGV existe sur 223 liaisons : c'est le cas de 49% de l'offre Ouibus, 32% de l'offre Isilines/Eurolines et 25% de l'offre Flixbus.

La sécurité des véhicules

Les autocars grandes lignes, aux normes Euro 6, sont équipés – outre de l'éthylotest obligatoire – de systèmes dépistant l'hypovigilance des conducteurs et le franchissement de ligne blanche. De même, les contrats avec les PME locales, partenaires des marques opérant sur le marché, répondent aux exigences de sécurité et de formation avec, entre autres, le contrôle des temps de conduite assuré par une vérification systématique des tachygraphes.

Les gares routières

Les gares routières, leur localisation dans la ville et leur équipement constituent un enjeu crucial, elles sont un élément-clé dans la chaîne d'intermodalité, dont le car doit faire partie.

Sur les 171 communes desservies au 30 juin 2016, 94 possèdent une gare routière : 71 sont desservies à cette gare par tous les opérateurs ; dans les 23 autres, au moins un opérateur ne dessert pas la gare routière, mais un point d'arrêt situé en périphérie ou près d'un échangeur autoroutier. Enfin, 77 communes desservies ne disposent pas de gare routière.

L'urgence réside dans la sécurité des voyageurs. En effet, les gares routières se développent pour la plupart dans l'improvisation pour s'adapter aux évolutions du trafic, et le cheminement des voyageurs à travers les véhicules risque d'entraîner des accidents de personnes.

Parmi les gares routières déclarées, un tiers seulement dispose de personnel, un tiers de toilettes et un tiers d'une salle d'attente. Enfin, les simples points d'arrêt disséminés sur le territoire méritent un traitement de qualité privilégiant l'information, un gros travail sera nécessaire pour y arriver.

Le 16 septembre 2016, le service juridique de la FNAUT a visité deux gares routières parisiennes : la gare Pershing (porte Maillot) et la gare du parking de Bercy, située quai de Bercy et desservie par Flixbus, Ouibus et les navettes de l'aéroport de Beauvais (à ne pas confondre avec celle située à la gare de Paris-Bercy). L'objectif était de vérifier leur conformité aux exigences du règlement n°181/2011 relatif aux droits des voyageurs par autocar.

- Les équipements obligatoires (sauf si la conception de la gare les rend impossibles) pour les personnes à mobilité réduite sont absents des deux gares et de leurs accès.

- Les dispositifs visuels et dynamiques d'information en situation perturbée, obligatoires, sont absents des deux gares.

- Aucun élément de confort pour l'attente n'est fourni à Pershing ; on trouve des abris, des bancs et des toilettes à Bercy.

- Un panneau indique la direction de la gare « Porte Maillot » à Pershing ; mais aucune information sur les autres modes de transport n'est visible à Bercy.

- A Pershing on trouve un kiosque-snack, fermé à l'heure de la visite (10h30) alors que de nombreux voyageurs sont présents ; aucun élément d'assistance aux voyageurs à Bercy.

- Alors que l'information sur le voyage est obligatoire, les quais ne sont même pas identifiés à Pershing, seuls les autocars le sont ; à Bercy, un plan des quais est disponible à plusieurs endroits, les quais sont numérotés. A Pershing comme à Bercy, aucune information n'est donnée aux voyageurs sur leurs droits (alors que cette information est obligatoire).

- La visibilité des deux gares est déficiente. La gare Pershing n'est pas signalée depuis la Porte Maillot, que ce soit depuis la voirie ou dans les transports publics parisiens ; la gare de Bercy est souterraine et perdue au milieu du parc de Bercy.



Gare Pershing, Paris porte Maillot

Les droits des voyageurs

Les droits des voyageurs par autocar sont consacrés par le règlement européen 181/2011 applicable en France depuis le 1er mars 2013. Les dispositions essentielles de ce règlement ne s'appliquent toutefois qu'à des lignes de plus de 250 km.

Ces droits concernent principalement l'annulation du service ou le retard au départ, ainsi que la pratique de la surréservation. La Fédération Européenne des Voyageurs, dont la FNAUT est membre et participe à ses travaux sur les droits des voyageurs, réclame l'abaissement du seuil des 250 km.

Les consultations et réunions de travail organisées par la FNAUT ces derniers mois lui ont permis de constater que les compagnies d'autocars s'efforçaient de prendre en compte les souhaits des voyageurs, notamment ceux relatifs à la bonne organisation des correspondances en cas de retard. Les exploitants ont généralisé la géolocalisation de leurs véhicules et une assistance aux passagers 24h/24 en cas de difficultés. Ces aspects comptent puisque 15 % des voyageurs effectuent une correspondance entre deux services de car.

A noter que la FNTV a adhéré à la Médiation Tourisme et Voyages (MTV), destinée à régler les litiges éventuels entre les voyageurs et les opérateurs.

Les réflexions de la FNAUT



Autocar OUIBUS à Strasbourg (wikipedia)

La loi Macron libéralisant le transport par autocar a été élaborée dans la précipitation, sans collaboration avec le ministère des Transports, sans consultation des associations d'usagers. Son impact énergétique et environnemental n'a pas été étudié. L'utilisation de l'article 49-3 par le gouvernement n'a pas permis au Parlement d'en débattre.

Une loi improvisée

De nombreux problèmes fondamentaux n'ont pas été réglés : la gouvernance, le financement et l'équipement des gares routières ; la coordination entre services routiers et ferroviaires ; les conditions d'une concurrence équilibrable entre l'autocar et le train.

Quel que soit le régime adopté pour financer et gérer les gares routières, par des collectivités territoriales, des opérateurs ou des structures dédiées (GIE), l'essentiel était d'en créer et d'y garantir la transparence des conditions d'accès des autocars (tarification et allocation des quais) et l'absence de discrimination entre opérateurs. Cela n'a pas été fait : comme on l'a vu, 77 villes desservies ne disposent toujours pas de gare routière et l'équipement des gares existantes n'est pas satisfaisant.

La FNAUT a cependant estimé que la libéralisation était utile car elle permettait de créer des services sur des itinéraires précédemment non desservis par train ou autocar, et de développer, sur l'ensemble du territoire, une offre nécessaire aux voyageurs modestes (jeunes, une partie des seniors) car moins coûteuse que l'offre ferroviaire.

Une loi prématurée

La loi était prématurée, le schéma national des services ferroviaires (prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014) n'ayant pas encore été élaboré, et le rail n'ayant pas été mis au préalable en situation de pouvoir résister à la concurrence de l'autocar.

La FNAUT a regretté que la libéralisation du transport par autocar n'ait pas été accompagnée par celle des services publics ferroviaires, régionaux (TER) et nationaux (TET), qui aurait permis de muscler le train et de lui donner toutes ses chances face à un concurrent réactif et à l'écoute du client : on a mis en concurrence, sans précaution, le train et le car, avant de mettre en concurrence les

opérateurs ferroviaires (et alors que les opérateurs routiers ont été mis en concurrence sans hésitation).

Ce regret est d'autant plus vif que, de surcroît, cette libéralisation intervient avant la remise en état correct du réseau ferré classique et vient à l'évidence servir d'alibi pour accélérer réductions de services et suppressions de lignes ferroviaires régionales et nationales. En Allemagne, la libéralisation ferroviaire a au contraire précédé la libéralisation routière, et le réseau ferré fait l'objet de travaux très importants pour augmenter sa capacité : 800 chantiers étaient en cours en 2016.

L'aménagement du territoire

Il est trop tôt pour faire un bilan de la loi Macron en termes d'aménagement du territoire. Le marché de l'autocar va-t-il encore se développer ? La concurrence des autocars fera-t-elle disparaître des services ferroviaires fragiles (TER interrégionaux et Intercités) ?

On peut cependant noter dès maintenant un point positif - la création de dessertes collectives entre villes non reliées auparavant par train ou par car, et de lignes transversales - et un point négatif - l'absence d'une desserte intermédiaire des villes moyennes et petites, que permet le train, entre les grandes villes reliées par autocar sur autoroute : tout arrêt hors de l'autoroute augmente en effet le temps de parcours de manière notable.

En concurrence frontale avec le train Intercités Aubrac qui dessert 19 arrêts, dont Millau où il offre des correspondances vers Rodez ou Mende, le car FlixBus Béziers - Clermont-Ferrand qui emprunte l'autoroute A45 ne dessert même pas Millau (il ne s'arrête qu'à Saint-Chély d'Apcher, sur une aire de l'A75, à 10 km du centre-ville...).

Contrairement à une offre conventionnée, ferroviaire ou routière, l'offre routière libéralisée est purement commerciale :

elle ne répond à aucune préoccupation de service public ou d'aménagement du territoire. Un transporteur adapte son offre en fonction de ses recettes. La pérennité d'une ligne n'est donc pas garantie, on l'a vérifié à Guéret et Montluçon : seule compagnie à s'arrêter dans ces deux villes de 13 000 et 38 000 habitants respectivement, FlixBus suspend la desserte pendant l'hiver, faute de rentabilité.

Et dans l'hypothèse où la création d'un service Macron inciterait une Région à supprimer un service TER ou TET, ou provoquerait sa disparition (auquel cas l'ARAFER, en l'ayant autorisée, aurait mal apprécié la situation de concurrence entre car et train), rien n'obligerait l'opérateur privé à pérenniser son offre.

Les coûts économiques et externes de l'autocar

L'autocar paie-t-il l'intégralité de ses coûts économiques (usure des routes) ? On peut en douter. Il consomme du gazole partiellement détaxé. Il paie des péages sur autoroute, mais d'un montant très faible : il est alors subventionné par les automobilistes, comme le sont les camions. Et une écotaxe serait sans doute justifiée quand il circule sur le réseau routier ordinaire.

Par ailleurs, à notre connaissance, aucune étude sérieuse, que ce soit en Allemagne ou en France, n'a encore été réalisée sur les coûts externes (consommation d'énergie, pollution de l'air, bruit et émissions de gaz à effet de serre) de l'autocar longue distance. Une telle étude aurait dû précéder l'élaboration de la loi Macron.

Selon la FNTV, « l'autocar est plus respectueux de l'environnement que la voiture, le train et l'avion, il répond aux exigences d'une mobilité responsable et durable ». Mais la FNTV ne précise ni le mode de traction, thermique ou électrique, du train, ni le taux de remplissage des véhicules considérés... L'ADEME estime au contraire que le train est bien moins consommateur d'énergie et émetteur de gaz à effet de serre que l'autocar.

Selon les autocaristes, 50 % de leurs clients auraient utilisé leur voiture particulière ou le covoiturage sans les cars Macron. Quand l'autocar concurrence l'autosolisme et le covoiturage, et obtient ainsi un bon taux de remplissage, son bilan environnemental est évidemment positif. Mais l'effet est inverse quand il concurrence et fragilise le train : un bilan précis reste à faire.

Selon Emmanuel Macron, « l'autocar, c'est du covoiturage industriel ; un autocar à moitié rempli a un meilleur bilan carbone qu'un train vide » : la comparaison est sans intérêt, on pourrait aussi bien comparer le bilan de l'autocar mal rempli avec celui du train - Intercités ou TGV - mieux exploité qu'il ne l'est aujourd'hui par la SNCF, donc mieux rempli.

Une segmentation sociale ou géographique du marché ?

Selon une enquête de l'ARAFER, 30 % des voyageurs appartiennent à un ménage dont le revenu net mensuel est inférieur à 1500 euros ; 50 % (dont les étudiants) sont sans activité professionnelle, et parmi eux 17 % sont retraités. Il existe donc en France, comme en Allemagne et en Grande-Bretagne, une clientèle spécifique de l'autocar, qui recherche en priorité un faible prix du voyage, quitte à accepter une durée du trajet généralement allongée (sauf sur les relations transversales assez courtes) et un confort inférieur à celui du train.

On peut dire que l'autocar a démocratisé la mobilité à moyenne et longue distance, et joue actuellement, plus encore que idTGV ou que le TGV Ouigo, le rôle d'une 3ème classe ferroviaire mais limitée aux itinéraires desservis à la fois par le train et l'autocar.

Il apparaît ainsi une complémentarité tarifaire entre train et autocar. Faut-il accepter cette complémentarité qui répond à l'objectif d'Emmanuel Macron (les pauvres dans le car, puisque le train est trop cher pour eux) mais segmente la clientèle et affaiblit le rail ?

Une complémentarité différente est observée typiquement en Suisse où le rail, bien adapté aux flux massifs, est présent sur tous les itinéraires importants et où l'autocar, bien adapté aux flux faibles et

aux courtes distances, est essentiellement un moyen de rabattement sur le train ou un moyen de desserte fine sur un itinéraire desservi par le train.

Cette complémentarité géographique a toujours été et reste défendue par la FNAUT (FNAUT Infos 145, 176, 191, 212, 224). Il est de l'intérêt bien compris de tous les voyageurs, des territoires, de l'économie et de la planète que le rail – ossature naturelle du système de transport interurbain et moyen de transport à rendement croissant – absorbe un maximum de trafic, le car en étant le complément et non le concurrent.

Sinon, c'est tout le système ferroviaire qui sera affaibli par écrémage de sa clientèle modeste par l'autocar, et tous les voyageurs

– riches et pauvres – en subiront les conséquences à travers une réduction de l'offre et une contraction du réseau ferré. Ainsi, en Allemagne, les quelques liaisons ferroviaires exploitées en open access par des concurrents de la Deutsche Bahn ont dû fermer à cause de l'ouverture du marché des autocars.

Une tarification ferroviaire adaptée doit donc être proposée à la clientèle modeste, découragée par les tarifs actuels, pour la ramener vers le train. Le prix des déplacements occasionnels en train TER est notamment excessif. Il est possible de contrer la concurrence entre car et TER, par exemple en généralisant la tarification solidaire Illico introduite par la Région Rhône-Alpes, qui permettait de voyager sur tout le réseau régional avec une réduction de 90 % du tarif normal (ramenée à 75 % par le nouvel exécutif LR). Une tarification solidaire doit être imaginée aussi pour les liaisons Grandes lignes (FNAUT Infos 232), sinon l'offre routière se développera parallèlement à une offre ferroviaire jugée trop coûteuse.

Les incohérences de la SNCF

L'attitude de la SNCF, qui déplorait que la concurrence de l'autocar allait lui faire perdre 200 millions d'euros par an, est déconcertante. Des trois opérateurs routiers dominants, c'est la SNCF, avec Ouibus, qui concurrence le plus le train (voir ci-contre le plan de son réseau) ! A noter que l'offre Ouibus, après intégration de Starshipper, a même été élargie d'un facteur 4 fin juillet 2016 : 120 destinations sont dorénavant desservies en France et en Europe, 1 500 trajets sont proposés chaque jour, le maillage du réseau est plus fin grâce à de nouvelles lignes transversales.

Bien que déjà soumise à la rude concurrence du covoiturage, la SNCF développe donc son offre routière en concurrence frontale avec le train. Fin 2016, le site Voyages-SNCF a même diffusé des messages publicitaires pour le moins étonnants : « Prenez le bus pour les fêtes ! Voyagez en bus en France et en Europe. Le bus, c'est la bonne astuce. Avec le bus, découvrez une nouvelle manière de voyager ! Cet hiver, partez vous ressourcer au pied des montagnes grâce à nos petits prix bus, + de 20 stations de ski à portée de bus... »

Ouibus accumule un déficit de plusieurs dizaines de millions d'euros. Transdev, qui vient de saisir l'Autorité de la concurrence à l'encontre de la SNCF pour abus de position dominante, reproche à la SNCF, société monopolistique, d'avoir recapitalisé Ouibus qui multiplie les créations de lignes tout en multipliant les pertes.

La SNCF est par ailleurs obligée de diversifier ses formules de train à bas prix (TGV Ouigo, Intercités Eco, tarifs Prem's)... pour résister à la concurrence routière (autocar et covoiturage), y compris celle qu'elle met en œuvre. Mais elle est handicapée par sa faible productivité, un handicap que le gouvernement a aggravé en imposant à la direction la reconduction et même le renforcement du règlement SNCF RH0077 relatif

à l'organisation du travail (ce qui diminuera de 13 % la productivité de la SNCF).

Et la SNCF, avec la complicité de l'Etat, devait-elle se débarrasser de quasiment tous ses trains de nuit au moment où Flixbus (Paris-Nice, Strasbourg-Marseille) et Isilines (Paris-Hendaye, Paris-Perpignan,...) commencent à proposer des trajets nationaux et internationaux de nuit, avec succès bien que le car soit moins confortable que le train de nuit..., et démontrent ainsi la pertinence des offres de nuit ?

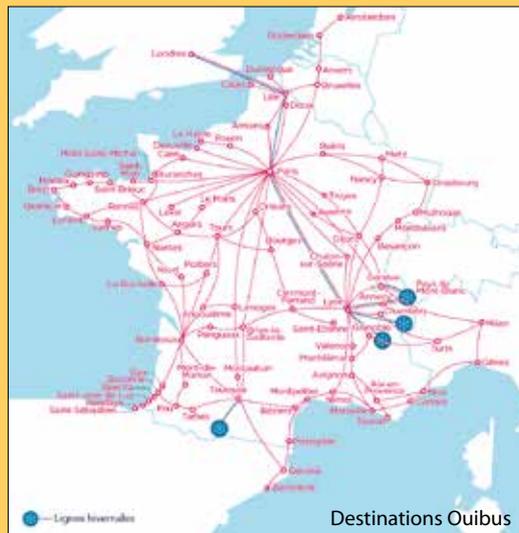
Doit-elle continuer à vouloir imposer la réservation obligatoire dans les trains Intercités, alors que la voiture particulière est le principal concurrent de ces trains et que l'automobiliste exige une grande souplesse d'utilisation du train parce qu'il souhaite pouvoir improviser son voyage ?

La Suisse et le Japon, références mondiales en matière de qualité ferroviaire, ne pratiquent pas la réservation obligatoire. Il en est de même en Grande Bretagne – qui ne dispose pas de TGV – et en Allemagne où le trafic se développe, contrairement à la France.

Pendant ce temps en Allemagne, où le transport par car s'est rapidement développé (8 millions de voyageurs en 2013, 20 millions en 2016), la Deutsche Bahn s'est, contrairement à la SNCF,

engagée dans un programme très cohérent de reconquête de la clientèle ferroviaire, basé sur une relance progressive mais ambitieuse de ses services Intercités de jour, après avoir abandonné ses services d'autocar.

L'opérateur autrichien ÖBB relance avec succès les trains de nuit internationaux délaissés par la Deutsche Bahn. Quant aux Britanniques, ils commandent pour les relations Londres-Ecosse du matériel français CAF de grande qualité répondant à toutes les attentes de la clientèle (lits, couchettes, sièges inclinables).



Offres conventionnées et offres libéralisées

En transport urbain et en transport par car ex-départemental (aujourd'hui transféré aux Régions), l'exploitation par une régie ou une société publique locale est peu répandue, la formule dominante est le conventionnement : à la suite d'un appel d'offres, l'opérateur le mieux-disant est retenu par l'autorité organisatrice, qui conserve la définition de l'offre, maîtrise la tarification et assume le déficit d'exploitation.

C'est cette formule que préconise depuis longtemps la FNAUT pour l'exploitation des trains TER et TET, la concurrence entre opérateurs pouvant favoriser une baisse des coûts de production, des innovations commerciales et des gains de clientèle.

Depuis la libéralisation du transport par car (cabotage sur les lignes internationales puis libéralisation totale par la loi Macron), des services conventionnés et libéralisés de transport coexistent.



Autocar FlixBus (wikipedia)

Les décisions de l'ARAFER

Depuis septembre 2015, les autocaristes ont déposé 250 projets de services ne satisfaisant pas la condition des 100 km entre deux arrêts successifs, et 90 d'entre eux ont fait l'objet de la saisine d'une Région.

Parmi les avis déjà rendus par l'ARAFER, 66 ont été défavorables à la Région qui les contestait, 17 favorables à l'interdiction du service et 5 favorables à sa limitation (sur ces 22 avis, 15 concernent la liaison entre Paris et l'aéroport de Beauvais).

A partir de ses observations, l'ARAFER estime que le car Macron ne concurrence que marginalement les services TER financés par les Régions et qu'il n'en menace pas l'équilibre économique. Son argument est le suivant dans les cas de Brive-Limoges, section d'une liaison Brive-Paris, et de Niort-Poitiers, section d'une liaison La Rochelle-Paris : les services FlixBus ont une fréquence hebdomadaire très inférieure à celle du TER, donc une très faible capacité ; la clientèle captée au TER est marginale ; les usagers étant largement subventionnés, la perte financière des Régions est marginale elle aussi. Le Conseil d'Etat, auprès de qui la Région Nouvelle Aquitaine a fait appel, a validé la méthodologie sur laquelle l'ARAFER a fondé ses avis.

Quelle régulation ?

La loi du 8 décembre 2009 a créé l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) pour veiller au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire. La loi du 4 août 2014 a renforcé ses pouvoirs. La loi Macron a étendu ses compétences aux activités routières. Finalement, la loi du 15 octobre 2015 a transformé l'ARAF en ARAFER et l'a chargée de réguler le marché des liaisons par autocar (le 1er février 2016, elle a été chargée aussi du contrôle des sociétés autoroutières). L'ARAFER est une autorité administrative indépendante comme il en existe pour l'énergie, la sûreté nucléaire ou les marchés financiers.

Le GART et l'ARF (Association des Régions de France, devenue Régions de France) étaient opposés au rôle donné à l'ARAFER dans la régulation des cars Macron, jugé contradictoire avec le rôle de coordination des offres ferroviaires et routières confié aux Régions par la loi NOTRe. Quant aux sénateurs, ils avaient adopté un seuil de 200 km entre arrêts afin de protéger l'équilibre économique des services conventionnés TER et TET, comme le souhaitaient aussi la FNTV et l'UTP, l'Union des transports publics et ferroviaires.

La position de la FNAUT

La FNAUT a estimé initialement que l'Etat et les Régions devaient intervenir directement pour réguler la concurrence entre services conventionnés et libéralisés, et imposer une complémentarité entre train et car. Elle constate cependant que les décisions prises à ce jour par l'ARAFER, légitimes puisque conformes à la loi, sont pertinentes.

En 2013, l'ARAFER a autorisé, malgré l'opposition de la Région PACA, le service ferroviaire privé Thello Marseille-Nice-Gênes-Milan, novateur et utile aux voyageurs (la SNCF a toujours refusé de créer une telle relation) ; son avis a été confirmé par le Conseil d'Etat auprès de qui la Région avait fait appel. Et les services routiers de moins de 100 km qu'elle a autorisés ne concurrencent que marginalement le TER.

L'ARAFER n'est pas intervenue quand les services routiers concurrencent fortement les trains TET ou même TGV : l'Etat, autorité organisatrice des TET, ne l'a pas saisie, et le TGV est un service purement commercial de la SNCF, qui doit accepter la concurrence des autres modes de transport.

La FNAUT sera cependant très attentive aux avis futurs de l'ARAFER.

Que va-t-il se passer, en effet, quand les trains Intercités (dont les usagers paient 70 % du coût d'exploitation contre 30 % pour les TER) auront été, pour la plupart (18 lignes sur 24), transférés aux Régions (Normandie, Hauts-de-France, Grand Est, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie) au cours des deux prochaines années, et seront devenus des TER ? Logiquement, ces Ré-

gions devraient demander l'interdiction des services Macron qui concurrencent ces trains bien plus fortement que les TER existants et menacent leur équilibre économique et, tout aussi logiquement, l'ARAFER devrait l'accepter sur la base des critères qu'elle a adoptés et appliqués pour le TER.

Perspectives d'avenir

Le secteur des transports est en pleine mutation. Après la libéralisation du transport par car, sa complexité va encore s'accroître : au plus tard en 2023, avec l'arrivée de la concurrence régulée dans les transports ferroviaires conventionnés TER et TET, certaines Régions souhaitant même anticiper cette échéance ; et dès 2020 avec l'entrée en vigueur du 4ème paquet ferroviaire européen et l'arrivée possible de la concurrence non régulée en « open access » entre opérateurs sur les services commerciaux Grandes lignes.

En Italie, les trains à grande vitesse Italo de l'opérateur privé NTV et les trains Freciarossa de Trenitalia sont déjà en concurrence : du coup, la marge dégagée par Trenitalia sur la relation Milan-Rome a fondu, et Trenitalia a dû réduire les fréquences d'autres services.

Il est difficile de prévoir l'impact de la concurrence non régulée train-car et train-train sur la nature et la qualité de l'offre proposée aux voyageurs, sur les tarifs et sur l'avenir du système ferroviaire. Le risque évident est celui d'un écrémage du trafic ferroviaire existant par les services libéralisés ; à l'inverse, la capacité d'innovation des nouveaux opérateurs peut améliorer l'offre proposée aux voyageurs et élargir la clientèle du transport collectif : la FNAUT observera attentivement, et réagira de manière pragmatique.

Notre-Dame-des-Landes

Easyjet est, après Air France, la compagnie aérienne qui utilise le plus l'aéroport de Nantes-Atlantique. N'hésitant pas à contredire le gouvernement, François Baccheta, directeur d'Easyjet France, estime que cet aéroport, bien situé et bien géré, n'est pas saturé. Il n'est pas demandeur de son transfert à Notre-Dame-des-Landes.

L'aéroport de Rennes-Saint-Jacques a dépassé en 2016 les 600 000 passagers annuels (+ 18,4 % par rapport à 2015). Selon Gérard Lahellec, vice-président PC de la Région Bretagne chargé des transports, « ce succès reflète bien l'identité bretonne, son ouverture sur le monde ; c'est bien la preuve que les aéroports de taille moyenne ont un avenir ; nous sommes complémentaires avec Nantes, nous ne craignons pas Notre-Dame-des-Landes ». En clair, pas question de supprimer l'aéroport de Rennes, contrairement à la doctrine officielle, dans l'hypothèse où « l'aéroport du Grand Ouest » serait construit...

La protection des droits des voyageurs : panorama des règlements européens et analyse de la FNAUT

Association de consommateurs agréée par l'Etat, la FNAUT se préoccupe de longue date des droits des voyageurs. Son service juridique (Marc Debrincat, Lisa Laik, Audrey Peniguel et Anne-Sophie Trcera) a procédé récemment à une analyse comparative des règlements européens qui protègent les droits des voyageurs dans les différents modes de transport – une analyse indispensable car le sujet est très complexe et mal connu des voyageurs. L'étude a été réalisée pour l'association Qualité Mobilité.

La FNAUT a examiné plus particulièrement les différences entre les règlements concernant le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport routier en cas d'annulation du service ou de retard (indemnisation du voyageur, choix entre réacheminement ou remboursement, prise en charge du voyageur).

Les règlements européens

L'Union européenne s'est attachée à renforcer les droits fondamentaux des voyageurs, quel que soit le mode de transport utilisé : aérien, ferroviaire, maritime ou routier. Elle s'est également appliquée à harmoniser les règlements des différents pays de l'Union. La Commission a ainsi publié quatre règlements :

- le règlement CE n°261/2004 qui établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers aériens en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard d'un vol ;
- le règlement CE n°1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;
- le règlement CE n°181/2011 sur les droits des voyageurs par autobus ou autocar (libéralisé ou conventionné, peu importe ici le statut du service) ;
- le règlement CE n°1177/2010 sur les droits des voyageurs par mer ou voie navigable terrestre.

Les droits des voyageurs de tous les types de transports ont été nettement améliorés par la réglementation européenne : par exemple, aucun texte ou jurisprudence n'imposait auparavant une indemnisation du voyageur par un autocariste en cas de retard.

Mais beaucoup reste à faire. La Commission met en place des dispositifs d'évaluation des règlements et de leur mise en œuvre, ainsi que des procédures de révision. La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) contribue également aux objectifs de l'Union en matière de droits des voyageurs en précisant, voire en complétant, les règlements européens.

Les cas de force majeure

Les modes de transports ne bénéficient pas d'un traitement égal face à la force majeure en ce qui concerne l'indemnisation des voyageurs. Dans le domaine aérien, la force majeure (on parle alors de « circonstances extraordinaires ») permet d'exonérer le transporteur aérien de sa responsabilité. Une grève des contrôleurs du ciel est un cas de force majeure ; la CJUE ne s'est pas encore prononcée sur les grèves internes aux compagnies.

La situation est très différente dans le domaine ferroviaire : la notion de force majeure n'est pas reconnue actuellement ; le voyageur doit être indemnisé quelle que soit la cause de l'annulation du service : perturbation climatique, incident technique, grève, ... ou même acte de terrorisme.

La CJUE a estimé que les voyageurs ferroviaires ont droit au remboursement partiel de leur billet en cas de retard de plus d'une heure, même en cas de force majeure.

La Communauté européenne du rail (CER) et le Comité international de transport ferroviaire (CIT) ont au contraire dénoncé une violation du principe de concurrence équitable entre modes de transport.

La Commission européenne a lancé une réflexion sur le sujet afin d'intégrer, à une échéance non précisée, la prise en compte de la force majeure en transport ferroviaire.

L'harmonisation du rôle de la force majeure dans les deux règlements aurait aussi pour effet de clarifier les droits des voyageurs et d'en faciliter la compréhension.

La notion de force majeure n'intervient pas en transport routier car elle n'a pas d'influence directe sur l'indemnisation du voyageur en cas d'annulation ou de retard. En effet, l'indemnisation n'est due par le transporteur que si le voyageur n'a pas eu le choix entre la poursuite du voyage, le réacheminement vers le point d'arrivée ou le remboursement incluant le retour au point de départ « dans les meilleurs délais ».

L'indemnisation des retards

Le seuil de déclenchement de l'indemnisation obligatoire en cas de retard dépend fortement du mode de transport : le seuil est de trois heures en transport aérien, il est d'une heure en transport ferroviaire. Quant au voyageur par autocar, il n'a droit à une indemnisation que lorsque le retard constaté est de deux heures... au départ, et non à l'arrivée.

La FNAUT demande que le seuil de déclenchement de l'indemnisation obligatoire en cas de retard d'un train soit de 30 minutes de retard à l'arrivée.

Le montant de l'indemnisation

En transport aérien, l'indemnisation en cas de retard est forfaitaire et proportionnelle à la distance parcourue, son montant peut aller de 125 à 600 euros. Ce régime d'indemnisation est satisfaisant, mais les compagnies aériennes cherchent à relever le seuil des 3 h de retard qui les déclenchent.

SNCF : où en est-on ?

Avant le 1er décembre 2016, la SNCF n'indemnisait l'utilisateur d'un TGV ou d'un Intercités que si elle s'estimait responsable du retard subi (ce qui pouvait donner lieu à contestation), donc hors suicides, actes de malveillance, inondations...

L'indemnité était de 25 % du prix du billet pour un retard compris entre 30 minutes et 2 h, 50 % pour un retard compris entre 2h et 3h, 75 % pour un retard de plus de 3h. La SNCF n'appliquait le règlement européen qu'aux TGV internationaux.

La SNCF applique dorénavant le règlement européen : l'indemnisation est systématique. Elle aurait dû le faire depuis la fin 2014. Mais sa « garantie ponctualité » était globalement plus avantageuse pour le voyageur que le règlement européen, notamment parce que l'indemnisation intervenait dès 30 minutes de retard, et elle le reste.

Il est possible d'obtenir l'indemnisation par internet. Mais rien n'est obligatoire pour la prise en charge des frais d'hôtel ou de taxi causés par un retard qui fait arriver à destination en pleine nuit ou manquer une correspondance.

L'indemnité pour les Intercités Eco, TGV Ouigo et idTGV n'est que de 25 % pour un retard de 1 à 2 h, et de 50 % pour un retard plus important. TER et Transilien restent exclus de la garantie.

En transport ferroviaire, l'indemnisation est proportionnelle au prix du billet et à la durée du retard (pour tout motif) : elle varie de 25 % du prix du billet à partir d'une heure de retard à 50 % pour un retard de 3h et plus.

En transport routier, elle est égale à 50 % du prix du billet si le choix entre réacheminement ou remboursement n'a pas été proposé au voyageur.

Les modalités d'assistance et de réacheminement

Le transporteur aérien est tenu de prendre en charge les passagers dont le vol a été annulé, même en cas de force majeure. Il doit procurer gratuitement, suivant le délai d'attente, des rafraîchissements, des repas et, si nécessaire, un hébergement hôtelier, un transport de l'aéroport à l'hôtel et des moyens de communication avec les tiers (deux appels téléphoniques ou messages électroniques).

L'obligation d'assistance lorsque l'annulation ou le report du vol est dû à des « circonstances extraordinaires » est donc particulièrement protectrice des passagers aériens.

Les passagers ferroviaires bloqués par une perturbation grave (grève massive, catastrophe naturelle, incident d'exploitation,...) ne disposent d'une aide adéquate dans aucun État membre de l'UE.

En l'absence de plan d'urgence harmonisé à l'échelle européenne, rien ne garantit alors la continuité de la mobilité, car les approches des différents États membres ou des opérateurs sont variables ou incompatibles.

La rédaction de l'article 18 du règlement CE n°1371/2007 étant particulièrement permissive, les obligations des opérateurs ferroviaires en matière d'assistance sont faibles. Aucune jurisprudence n'a encore donné de précisions sur la portée de cet article. Seuls des juges pourraient lui donner une force juridique dont il est actuellement dépourvu.

En transport routier, si la liaison de bout en bout fait plus de 250 km et si le trajet dure plus de 3 heures, une assistance est due aux voyageurs subissant un retard supérieur à 90 minutes : collations, hébergement (limité à 2 nuits et 80 euros par nuit), sauf en cas de conditions météorologiques sévères ou catastrophes naturelles.

La FNAUT demande donc que les obligations des transporteurs ferroviaires soient renforcées en cas d'interruption de service afin de garantir au voyageur des solutions satisfaisantes de réacheminement.

L'information des voyageurs sur leurs droits

Le renforcement de l'information des voyageurs sur leurs droits s'ajoute à nos demandes d'amélioration de l'ensemble des règlements.

Des informations sur la nature des droits des voyageurs et sur les coordonnées des organismes nationaux chargés de leur application doivent être délivrées dans les véhicules de transport et dans les gares et aéroports.

Et les services de navigation ?

En cas d'annulation d'un service régulier, aucune indemnisation n'est prévue par le règlement européen. Le choix est proposé au passager entre remboursement ou réacheminement dans les meilleurs délais. Une prise en charge est prévue : hébergement (limité à 80 euros par nuit, trois nuits), sauf en cas de faute du passager ou de conditions météorologiques compromettant la sécurité du navire. Une indemnisation de 25 à 50 % du prix du billet est accordée à partir d'une heure de retard pour les traversées de moins de 4 heures. Le choix est proposé entre remboursement ou réacheminement à partir de 90 minutes de retard. Un hébergement (limité à 80 euros par nuit, trois nuits) est également prévu.

Conclusion

La création d'une commission unique, compétente pour l'ensemble des règlements européens relatifs aux droits des voyageurs, chargée d'évaluer les manquements et de proposer des sanctions administratives, pourrait s'avérer bénéfique pour protéger les voyageurs.

C'est en prenant mieux en compte les attentes des voyageurs, notamment par des mesures susceptibles d'améliorer leurs droits et l'information sur ces droits, que le transport collectif pourra renforcer son attractivité.

On l'a vu, ces droits dépendent beaucoup des modes de transport. Mais rechercher une harmonisation poussée serait illusoire : les modes sont très différents techniquement et économiquement ; les flux le sont aussi (130 millions de voyages par an en train Grandes lignes, 3 à 4 millions en autocar, 10 millions de passagers sur les vols intérieurs sans correspondances) ; en cas d'annulation ou de retard, un vol à 500 euros ne représente pas le même enjeu pour le voyageur qu'un trajet en autocar à 15 euros.

Brèves

Bétisier

L'association **2ROC 45** regroupe des riverains opposés à la réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf/Loire souhaitée par la Région Centre-Val de Loire. Elle préconise une offre de bus gratuits afin de tester la pertinence de la réouverture de la voie ferrée.

Avion en retard

En novembre 2016, **Ségoène Royal** s'est rendue à Strasbourg, mais son avion a eu du retard. Un député européen lui a rappelé que le TGV Paris-Strasbourg était plus rapide que l'avion, et moins émetteur de CO2.

Trains vides et cars pleins ?

Selon **Franck Lacroix**, directeur des TER à la SNCF, « mieux vaut un car plein qu'un train vide ». Mais si certains trains sont vides, c'est parce que la SNCF ne sait pas (ou ne veut pas) les exploiter correctement. Quant aux cars pleins qui remplaceraient les trains vides, l'expérience montre que tout transfert sur route est suivi d'une perte de clientèle (FNAUT Infos 212), voir le cas récent de Clermont-Ussel-Limoges.

Innovation

On connaissait les transferts du train sur le car, voici les transferts sur le taxi. Des TER ont été supprimés sur la ligne Paris-Granville, entre Dreux et l'Aigle, afin de renforcer d'autres services. **La SNCF** se plaint : « c'est la faute aux lycéens et aux étudiants, ils sont beaucoup trop nombreux à prendre le train le lundi matin ». Mais le car ne dessert pas toutes les gares : il est alors remplacé par des taxis.

Un élu mal informé

Selon **Stéphane Baudet**, vice-président LR du Conseil régional d'Ile-de-France chargé des transports : « le réseau ferré est complètement obsolète, voilà le résultat quand on choisit de financer pendant des années des TGV vides ». Erreur grossière : les TGV sont les trains de Grandes lignes les mieux remplis.

Un choix citoyen

La CGT et Sud-Rail ont lancé le 9 décembre dernier une grève TER sur les lignes TER Villefranche-Vienne, Lyon - Bourg-en-Bresse et Lyon - Saint-André-le-Gaz. Une date choisie de manière très citoyenne : le second jour de la Fête des Lumières de Lyon (la SNCF proposait des trajets TER à moitié prix) et un jour de circulation alternée pour cause de pic de pollution de l'air.

A méditer

Nathalie Babouhot, conseillère départementale LR des Vosges : « quand on ferme une gare, on donne des voix aux partis extrêmes ».

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Cédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°252
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Les propositions de la FNAUT pour une Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure (LOMI)

Le transport public ignoré des candidats

Lors des débats télévisés qui ont précédé les élections primaires, le thème des transports a été ignoré. Il le reste à quelques semaines de l'élection présidentielle elle-même.

Or les besoins de mobilité continuent de croître, qu'il s'agisse des besoins de la vie quotidienne ou des besoins de desserte du territoire.

Sans transport public, les grandes villes se privent d'un atout essentiel pour assurer leur développement économique et le bon fonctionnement de leur bassin d'emploi, pour renforcer le lien social en reliant les quartiers périphériques entre eux et avec le centre-ville, pour garantir la santé publique et préserver le cadre de vie.

Sans transport public, les villes moyennes, mal desservies, déprissent.

Enfin le transport public répond mieux que d'autres modes de déplacement aux défis de la mutation énergétique et du changement climatique.

Mais le financement des infrastructures nécessaires n'est pas assuré.

La régénération du réseau ferré souffre, malgré les efforts réalisés, d'un manque de financement à hauteur d'un milliard d'euros par an au minimum.

Il manque au Grand Paris Express 600 millions par an. Marseille, Toulouse et bien d'autres villes attendent le quatrième appel à projet de transports en site propre qui avait été annoncé lors du Grenelle de l'environnement et que le gouvernement Valls a refusé.

Cette déficience fait peser sur les générations futures une charge inadmissible et compromet la productivité et la croissance de la France.

Il est temps que les candidats en prennent conscience et que le service public de transport, l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement redeviennent des objectifs majeurs de l'action politique.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Dossier - Les propositions de la FNAUT pour une LOMI	pp. 2-4
Présidentielle : les candidats et les grandes infrastructures de transports	p. 5
Le point sur les projets ferroviaires (Lyon-Turin, gare d'Allan...)	p. 6
Le cadencement des trains	p. 7
La gratuité des transports urbains, le cas de Tallinn	p. 8



Strasbourg, place de l'Homme de Fer (FM)

Le Premier ministre a annoncé la mise en chantier d'une Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure destinée à remplacer la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI ou loi Fiterman de 1982). Souhaitant contribuer à l'élaboration de la future loi, la FNAUT a réaffirmé des principes directeurs et en a proposé des applications concrètes concernant tous les modes de déplacement. Il faut à la fois adapter la loi aux nouvelles réalités de la mobilité, rationaliser l'organisation des déplacements, démocratiser les décisions, anticiper les besoins futurs et renforcer le rôle des modes respectueux de l'environnement (pages 2 à 4).

La FNAUT et l'élection présidentielle

Confrontée à une dégradation sans précédent de la situation des transports publics, et plus particulièrement du rail, et à un retour en force des orientations favorables à la route, la FNAUT a décidé de longue date de saisir l'occasion offerte par la présente élection présidentielle pour tenter de sensibiliser les responsables politiques aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux de la politique des transports. Elle a pris une série d'initiatives en ce sens.

Après avoir publié son « Manifeste pour un renouveau de la mobilité ferroviaire », elle a organisé fin septembre 2016, à Paris, avec Mobilettre, le colloque « Rail 2020 » sur l'avenir du secteur ferroviaire (FNAUT Infos 249).

Ce colloque a été suivi de cinq petits déjeuners-débats auxquels ont été invités : Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux transports ; Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau ; Guillaume Pepy, président

de SNCF Mobilités ; Elisabeth Borne, présidente de la RATP ; Thierry Mallet, président de Transdev. Les débats ont porté sur les trains Intercités, le financement des infrastructures de transport, l'économie numérique et la mobilité, l'intermodalité et la concurrence entre les opérateurs.

La FNAUT a par ailleurs participé aux Etats Généraux de la Mobilité Durable, organisés avec la FNTV, le GART, Régions de France, le laboratoire d'idées TDIE et l'Union des Transports Publics : six réunions publiques ont eu lieu, à Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Bordeaux et Strasbourg. Les 6 propositions prioritaires qui ont été dégagées par les organisateurs avaient été défendues énergiquement par la FNAUT.

Enfin un questionnaire détaillé a été adressé par la FNAUT à tous les candidats afin de les amener à préciser leurs intentions, à prendre des engagements et à ne pas se contenter de banalités sur l'inévitable « développement durable ».

Les propositions de la FNAUT pour une Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure (LOMI)

Tramway et bus de Lyon (MD)

Lors de la conférence environnementale du 27 avril 2016, le Premier ministre Manuel Valls a annoncé la mise en chantier d'une LOMI : une initiative sans résultat concret mais qui reste justifiée aux yeux de la FNAUT.

Les objectifs de la FNAUT

La FNAUT n'a pas cherché à rédiger un projet de loi, c'est un travail de parlementaires qui exige des compétences juridiques spécialisées, mais à réaffirmer des principes directeurs et à lister des thèmes nécessitant une adaptation législative. L'objectif était double.

1 – Une loi actualisée pour rationaliser l'organisation des déplacements.

Il s'agit d'adapter la LOTI aux évolutions de la mobilité ; de clarifier les relations entre Etat, autorités organisatrices et opérateurs ; d'introduire des mesures organisationnelles concernant l'intermodalité, le numérique, les déplacements transfrontaliers, la complémentarité des modes, la concurrence intramodale... ; enfin de démocratiser les mécanismes de décision.

2 – Une loi écologisée pour en faire un outil de la transition énergétique.

La nouvelle loi LOMI doit anticiper les besoins et contraintes futurs, donc favoriser les modes respectueux de l'environnement par le choix des infrastructures et la fiscalité, et viser une réduction de la mobilité contrainte. Outil de la transition énergétique, elle doit être globale, donc intégrer les nouvelles pratiques de mobilité, les déplacements automobiles, le transport aérien intérieur et le transport du fret.

De la LOTI à la LOMI

La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), publiée le 30 décembre 1982 puis intégrée au code des transports en 2010, est la loi fondamentale d'organisation des services terrestres de transport. Elle a affirmé un droit au transport permettant aux usagers de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité ». Elle a clarifié les relations entre autorités organisatrices et opérateurs.

1. Depuis 1982, la mobilité s'est profondément transformée.

La population française et ses besoins de mobilité ont évolué. De nouvelles pratiques, de nouvelles techniques, de nouvelles méthodes de gestion sont apparues. De nouveaux centres de décision se sont imposés, de nouvelles lois impactant les transports ont été adoptées. La crise économique a créé des contraintes financières. Le secteur ferroviaire s'est profondément dégradé.

Voir ci-dessous.

2. Depuis 1982, l'impact environnemental de la mobilité s'est nettement aggravé.

Les coûts économiques et externes de la mobilité se sont accentués. Les nuisances urbaines et le dérèglement climatique, dont le secteur des transports est largement responsable, ont suscité de nouvelles préoccupations. Mais, malgré le renouveau des modes de transport vertueux (vélo, tramway, TER,...), le volume des trafics les plus nocifs pour l'environnement – automobile, camion, avion – a continué à augmenter.

Selon le Conseil général du développement durable, entre 1990 et 2003, le trafic routier a explosé : + 29 % pour les voitures, + 38 % pour les véhicules utilitaires légers et + 34 % pour les poids lourds de toutes origines. Près de 400 milliards d'euros ont été investis, entre 1995 et 2005, dans les infrastructures de transport, dont 70 % dans le secteur routier.

La LOTI a constitué un progrès considérable, elle a permis de gérer plus rationnellement le secteur des transports, mais elle n'a pas permis d'enrayer sa contribution à la crise écologique.

Un secteur qui a profondément évolué depuis 1982

Les besoins de mobilité se sont amplifiés avec l'augmentation de la population et son vieillissement, la dispersion des familles (multiplication des divorces, élargissement géographique du marché du travail).

Caractérisés par l'individualisme et l'immédiateté, amplifiés par les nouvelles technologies de l'information, ces besoins influencent profondément les comportements des voyageurs et les modèles économiques des entreprises de transport public.

La population s'est concentrée dans les grandes agglomérations, et l'étalement urbain diffus s'est généralisé, ce qui a entraîné un allongement des distances à parcourir quotidiennement et une perte de part de marché du transport public en dehors des zones urbaines denses.

De nouvelles techniques (TGV, tramway, BHNS, téléphérique urbain, vélo de ville, vélo à assistance électrique, voiture hybride et électrique, autoroute ferroviaire) se sont développées et imposées.

De nouvelles pratiques (covoiturage, location de voitures entre particuliers, autopartage commercial ou entre particuliers, vélo et voiture en libre service (Vélib, Autolib), taxi Uber, autocar longue distance, avion à bas coût, intermodalité) sont apparues ou ont pris de l'importance.

De nouveaux centres de décision se sont imposés : Union européenne, RFF devenu SNCF Réseau, régions (qui disposent dorénavant de la liberté tarifaire), intercommunalités.

De nouvelles méthodes de gestion se sont développées : délégation de service public, yield management, libéralisation (cars Macron, taxis Uber), internet (Blablacar,...), médiation pour le règlement des litiges, organisation de débats publics.

De nouvelles contraintes financières pour les collectivités et les ménages sont nées avec la crise économique, l'endettement du pays, la montée des dépenses sociales.

Le renforcement de la sensibilité environnementale, l'aggravation de la pollution de l'air et de ses effets sur la santé publique, le dérèglement climatique ont suscité de nouvelles préoccupations politiques. De nouvelles réponses ont émergé : zones à trafic limité, péage urbain, gratuité des transports, taxe carbone...

De nouvelles lois impactant le système de transports ont été adoptées : loi sur l'air (LAURE de 1994), libéralisation du fret ferroviaire en 2006, loi portant réforme ferroviaire, loi sur la transition énergétique (et engagements pris lors de la COP 21), lois territoriales NOTRe (redistribution des compétences des régions et départements) et MAPTAM (création des métropoles), nouvelle carte régionale, loi Macron libéralisant le transport par autocar, loi Lemaire sur l'économie numérique...

Exposé des motifs : les principes directeurs de la LOMI

1 - La LOMI doit affirmer le **droit à la mobilité pour tous**, c'est-à-dire le droit de se déplacer sans être obligé de posséder une voiture personnelle.

La possibilité de se déplacer en sécurité à pied, à vélo, en transport collectif, en voiture, en deux-roues motorisé,... doit être garantie sur tout le territoire.

Tous les transports publics (gares et stations, véhicules) doivent être adaptés aux déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite et au transport des vélos.

La tarification du transport collectif doit être adaptée aux moyens des ménages modestes.

La continuité temporelle de l'offre de transport collectif doit voir sa fiabilité renforcée.

2 - La loi doit affirmer le **principe d'intermodalité** en matière d'itinéraires, d'horaires, de pôles d'échanges, d'information, de tarification et de billettique. Elle doit garantir une information multimodale ainsi qu'un système billettique intermodal et multi-opérateurs.

3 - La loi doit affirmer le **principe de complémentarité des modes** (train/autocar, train/avion sur les relations inté-

rieures, transport collectif/voiture, covoiturage, autopartage et vélo, train/camion/voie d'eau) : c'est la concurrence entre opérateurs, non entre modes de transport, qui doit être favorisée.

4 - Le transport ferroviaire doit structurer la mobilité à moyenne et longue distance.

Un réseau ferré classique d'intérêt national, support de liaisons interville et régionales, et de trafic fret, doit relier entre elles les grandes agglomérations, irriguer tout le territoire et être connecté avec les réseaux frontaliers. Un réseau de LGV doit relier entre elles les métropoles.

Trois offres ferroviaires complémentaires sont nécessaires aux voyageurs : des relations TGV rapides sans ruptures de charge, sur LGV et lignes classiques, entre grands bassins de population ; des relations Intercités sur lignes classiques, nocturnes pour les longues distances et cadencées de jour, pour desservir les grandes agglomérations et les villes moyennes (situées ou non sur des axes équipés de LGV) ; des relations régionales et transfrontalières.

Le rail doit satisfaire tous les besoins des chargeurs : transport traditionnel et combiné, wagon isolé, autoroute ferroviaire, collecte par le réseau capillaire.



5 - La LOMI doit être un outil de la transition énergétique et écologique.

Les externalités économiques, sociales et environnementales de la mobilité doivent être calculées de manière exhaustive, et réduites par une politique de reports modaux.

Le choix des investissements doit privilégier, sur tout le territoire, les modes de déplacement respectueux de l'environnement : marche, vélo, transport urbain et rail.

L'aménagement du territoire doit viser une réduction de la mobilité contrainte et, en particulier, une limitation de la concentration de la population et des activités dans les métropoles et une limitation de l'étalement urbain diffus autour de ces métropoles.

1. Moderniser et rationaliser l'organisation des déplacements

1.1 - Le dispositif institutionnel : renforcer la cohérence du système de transport

La loi doit organiser la coopération entre autorités organisatrices (État-Régions, Régions entre elles, Régions-métropoles, Régions-autorités frontalières), indispensable à une cohérence optimale des offres de transport public.

La compétence des autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOM) doit être élargie aux zones périurbaines, donc aux aires urbaines. Les AOM doivent être associées à l'élaboration des SCOT et des PLU, et donner un avis conforme sur ces documents.

Les AOM et les Régions doivent se fixer des objectifs chiffrés de réduction de l'accidentologie, de la pollution de l'air, du bruit, des émissions de gaz à effet de serre,... et un calendrier de réalisation de ces objectifs. Elles doivent disposer librement des moyens de traiter les pics de pollution de l'air.

1.2 - L'aménagement du territoire

Un grand équipement public ou commercial ne peut être implanté à plus de 500 m d'un axe structurant de transport collectif existant ou programmé.

Toute nouvelle implantation industrielle doit être reliée au réseau ferré.

1.3 - Marche, vélo, sécurité routière

Toutes les gares doivent être équipées de vélostations ou de garages à vélos sécurisés. Le transport des vélos non démontés doit être possible dans tous les trains.

La vitesse limite doit être abaissée à 30 km/h dans toutes les agglomérations afin de mieux y assurer la sécurité des piétons et des cyclistes ; seuls les axes structurants ou utilisés par les transports publics de surface doivent rester à 50 km/h. La vitesse limite doit être abaissée à 120 km/h, 100 km/h et 80 km/h respectivement sur les autoroutes, voies express et routes ordinaires.

1.4 - Le transport collectif : faciliter l'accès, sécuriser le voyageur

Les autorités organisatrices de transport collectif doivent introduire une tarification solidaire (sur la base du quotient familial) adaptée aux ménages disposant de revenus modestes.

La loi doit renforcer les droits des voyageurs et imposer, en particulier, un dédommagement systématique et forfaitaire des abonnés en cas de service gravement et durablement perturbé.

La continuité temporelle de l'offre doit être mieux fiabilisée. Le niveau minimum de service prévisible doit être renforcé. L'exercice du droit de retrait ne doit être reconnu qu'en cas de danger grave et tant



qu'il persiste, il doit être limité à la section de ligne sur laquelle le danger est apparu.

1.5 - La démocratisation des décisions

La gouvernance des transports urbains doit être démocratisée : les usagers doivent être consultés régulièrement par les autorités organisatrices (projets, cahiers des charges, rapports des délégués) et siéger aux conseils d'administration des entreprises exploitantes.

Des représentants des voyageurs et des chargeurs doivent siéger aux conseils d'administration de l'Agence ferroviaire, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Des instances de concertation par bassins doivent être créées pour les Intercités et les TGV.

Déplacements urbains et interurbains



SNCF Transilien (MD)

Les déplacements urbains

Au-delà de l'interopérabilité billettique, l'intégration tarifaire de tous les modes de transport public (y compris régionaux) doit constituer une obligation sur le ressort territorial de chaque AOM.

Les PDU doivent être obligatoires dans les agglomérations d'au moins 20 000 habitants.

Aucun seuil démographique ne doit être imposé pour l'instauration du péage urbain.

Le transport par autocar

Un service routier libéralisé ne doit pas compromettre l'équilibre économique d'un service ferroviaire ou routier conventionné. Cette régulation doit être renforcée par l'Etat.

Quels qu'en soient le financeur et le gestionnaire, une gare routière doit être accessible à tous les autocaristes, sans discrimination, moyennant une redevance d'accès et de stationnement.

Le transport ferroviaire

Gouvernance

L'EPIC SNCF de tête doit être supprimé. Une Agence ferroviaire proposera à l'Etat une politique ferroviaire de long terme en concertation avec toutes les parties prenantes. Elle veillera à la cohérence des politiques des exploitants et du gestionnaire de l'infrastructure (GI).

Un nouveau GI, indépendant des exploitants, doit regrouper la gouvernance du réseau, sa maintenance et son développement. Il doit garantir une égalité de traitement entre exploitants.

SNCF Mobilités doit devenir une société anonyme à capital public.

Les gares ferroviaires ne doivent pas être gérées par les opérateurs mais être rattachées au nouveau GI, sauf les gares à vocation purement régionale, qui peuvent être confiées à la Région ou à l'exploitant. Elles doivent être accessibles à tous les opérateurs, sans discrimination.

Infrastructures

C'est l'Etat qui doit financer les grands travaux ferroviaires voyageurs et fret (LGV, Lyon-Turin, CFAL). Pour cela, il disposera

d'une part du produit de la fiscalité environnementale des transports.

Les TGV doivent desservir les gares centrales existantes ; en cas d'impossibilité technique démontrée, les gares implantées sur les LGV doivent être connectées au réseau ferré classique.

La tarification des sillons doit inciter les opérateurs ferroviaires à utiliser davantage le réseau.

Le GI doit être autorisé à financer des travaux sur les lignes à faible trafic, vitales pour les petites villes et les territoires ruraux, même s'ils ne peuvent être financièrement rentabilisés.

Exploitation

Les contrats de service public (TER et Intercités) doivent faire l'objet d'appels d'offres. L'ouverture à la concurrence doit être autorisée dès 2019, sans attendre la date butoir (2023) fixée par le 4^e paquet ferroviaire européen.

Des appels à manifestation d'intérêt peuvent être lancés par l'Etat ou les Régions pour l'exploitation des TER, Intercités, trains de nuit et services TGV abandonnés par la SNCF.

L'information horaire et la billettique doivent être interopérables. Il doit y avoir un seul fournisseur de billets, ou bien chaque opérateur doit fournir les billets sans discrimination.

Les tarifs sociaux doivent être opposables à tous les opérateurs.

2. Un outil de la transition énergétique



(MD)

2.1 – Garantir l'équité concurrentielle en mettant tous les modes en position d'égalité

La tarification de chaque mode doit intégrer ses coûts économiques et externes, en application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur.

Les niches fiscales doivent être éliminées. La fiscalité environnementale, de faible niveau en France, doit être développée dans le secteur du transport.

Transport routier

Le barème fiscal kilométrique ne doit plus surestimer le coût d'usage de la voiture.

L'écotaxe poids lourds doit être rétablie, par l'Etat ou à l'initiative des Régions.

Transport aérien

Le kérosène consommé en trafic intérieur doit être taxé au même niveau que le gazole.

Les subventions aux compagnies aériennes et aéroports doivent être interdites.

Economie numérique

Toutes les entreprises de mobilité (y compris Google, Amazon, Blablacar...) doivent être soumises aux mêmes obligations en matière d'accès aux infrastructures, d'open data, de partage de données, de règles relatives à l'accessibilité, d'accès à la profession, de couverture sociale, de publicité des émissions par trajet et de règles fiscales.

Les indemnités perçues dans le cadre de l'économie participative (covoiturage, location de voitures entre particuliers) doivent être taxées.

2.2 - Encourager les comportements écologiquement vertueux

L'indemnité kilométrique vélo doit être revue pour devenir plus incitative à l'usage du vélo lors des déplacements domicile-travail : son versement par l'employeur doit devenir obligatoire, elle doit être étendue au secteur public, enfin le plafond de défiscalisation doit être réévalué.

Le taux de TVA pour les transports collectifs conventionnés (transports urbains, TER et Intercités), services de première nécessité, doit être ramené de 10 % à 5,5 %.

L'Etat doit contribuer au financement de la mobilité urbaine sous forme d'appels d'offres réguliers incitant les collectivités locales à développer les transports collectifs et les aménagements cyclables. Il doit favoriser l'expérimentation du péage urbain.

L'Etat doit donner aux Régions les ressources financières pérennes nécessaires au développement des infrastructures et services TER.

Un budget spécial doit permettre d'aider les Régions à réhabiliter les lignes et gares abandonnées (comme en Allemagne).

Le point de vue de la FNTF

Selon la FNTF (Fédération nationale des travaux publics), « au-delà des enjeux économiques, les besoins d'investissement en infrastructures sont immenses au regard de la transition écologique et de la cohésion sociale et territoriale ». Se plaçant « dans le contexte d'une réduction nécessaire des déficits et des dépenses publiques », la FNTF constate que la France n'a pas fait le choix de préserver l'investissement.

Selon le Forum économique mondial, la France est passée du 4^e rang mondial pour la qualité de ses infrastructures en 2008/2009 au 10^e en 2015/2016 : du 1^{er} au 7^e pour la qualité des routes, du 2^e au 6^e pour les infrastructures ferroviaires, du 5^e au 15^e pour les aéroports, du 10^e au 26^e pour les ports.

Le MEDEF évalue à 10 milliards d'euros par an le besoin de financement sur la période 2015-2020 : maintien et modernisation du réseau routier, du réseau ferroviaire et des réseaux de distribution (énergie, eau...).



A15 Gennevilliers (MD)

La FNTF a donc présenté 12 propositions visant à doter la France d'une politique nationale d'infrastructures. Elle préconise en particulier : la création d'un conseil national des infrastructures ; des lois de programmation des projets nationaux ; le renforcement de la compétence des Régions ; l'autonomisation de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) pour en faire un véritable outil de financement disposant d'une capacité de pilotage pluriannuel et doté d'une part pérenne de TICPE et d'une capacité d'emprunt ; enfin, pour financer les dépenses de voirie et développer les infrastructures routières, la création possible de péages par les collectivités locales et l'instauration possible d'une taxe locale additionnelle à la TICPE.

La FNTF déplore que les comptes publics mélangent la dette issue des dépenses courantes et la dette liée à des investissements. Elle cite le rapport Pébereau sur la dette publique (2006) : « l'endettement n'est pas forcément une mauvaise chose. S'il a été utilisé pour réaliser des dépenses qui permettront d'accroître le patrimoine et la capacité de production de richesses de la collectivité dans le futur, alors les pouvoirs publics ont fait le bon choix ».

Election présidentielle : les candidats et les infrastructures de transport

La FNTF (encadré) a obtenu les réponses de François Fillon, Marine Le Pen et Jean-Luc Mélenchon (www.reinvestissonsfrance.fr).

François Fillon

Un projet créateur de valeur collective ne doit pas être sacrifié à la réduction du déficit. Je sanctuariserai les moyens affectés à la remise à niveau du réseau ferré, en priorité dans les zones denses. Je redonnerai son indépendance à SNCF Réseau. Je dégagerai les crédits nécessaires à la rénovation du réseau routier national et du réseau fluvial.

Pour réussir la transition écologique, trois axes doivent être privilégiés :

- lancer un nouvel appel à projets pour les TCSP urbains afin d'accompagner les initiatives locales (le financement des transports collectifs par le versement transport sera maintenu) ;
- accélérer la mise en place des infrastructures nécessaires au développement des véhicules propres ;
- encourager le développement des modes alternatifs à la route pour le transport du fret, et l'intermodalité.

Il faut reconnaître le rôle joué par la route dans les territoires ruraux, donc :

- enrayer la dégradation rapide du réseau routier, régénérer les 12 000 km du réseau national et accélérer la modernisation de ce réseau, notamment dans le cadre des contrats de plan Etat-Région.

Il faut poursuivre les grands projets d'infrastructures afin d'engager les travaux le plus vite possible : routes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDDL), canal Seine-Nord et ligne Lyon-Turin.

Marine Le Pen

La transition énergétique exige la réduction de la part des énergies fossiles. Il faudra donc :

- développer le fret ferroviaire, le ferroutage, le TER, les Intercités et le TGV ;
- nationaliser les autoroutes ; leur privatisation a fait perdre une importante source de financement pour l'entretien et la construction des routes ;
- améliorer nos infrastructures portuaires et aéroportuaires pour les adapter aux enjeux de demain (taille des bateaux et avions, accessibilité...).

Nos infrastructures vieillissent. Les inégalités territoriales se creusent et les territoires ruraux sont toujours plus abandonnés. Il faut donc soutenir l'effort d'investissement en infrastructures en particulier dans la ruralité (très haut débit, routes) et réorienter la politique de la ville vers les zones désertées et rurales.

L'Etat stratège doit être une force d'impulsion pour les projets d'infrastructures afin de garantir leur juste répartition sur l'ensemble du territoire. Les infrastructures publiques doivent profiter à tous. Elles doivent donc être financées en priorité par le contribuable.

La candidate est opposée au projet NDDL, mais veut respecter la volonté du peuple « qui a toujours raison ».

Jean-Luc Mélenchon

La politique d'infrastructures doit être guidée par le long terme et la nécessité de faire bifurquer nos modes de vie et de production vers un respect de l'écosystème. Il faut donc :

- adopter un plan de report modal du fret routier (ferroviaire, fluvial, cabotage maritime) ;
- refuser la concurrence dans le rail ;
- relancer les ports français et moderniser les infrastructures portuaires ;
- repenser la mobilité individuelle, sortir du diesel ; développer les véhicules électriques pour les flottes captives, l'autopartage, le co-voiturage courte et longue distances, le vélo ;
- arrêter le projet NDDL et relancer le débat public sur le Lyon-Turin ;
- renationaliser les autoroutes ;
- inverser la logique des métropoles et des méga-régions, de la compétition entre territoires ; pénaliser les transports de longue distance pour relocaliser les productions ; rapprocher bassins de vie et d'emploi pour stopper l'étalement urbain.

Emmanuel Macron

Le candidat centriste veut aligner la fiscalité du diesel sur celle de l'essence et accélérer le déploiement des véhicules électriques en instaurant une prime à la casse. Il est favorable au Lyon-Turin, au canal Seine-Nord et à la LGV Bordeaux-Toulouse.

Il n'a pas une position très claire sur le projet NDDL : selon lui, ce projet est dépassé mais il ne faut ni écarter le résultat de la consultation de juin 2016, ni expulser les zadistes par la violence. Il veut se donner six mois de réflexion, organiser un « débat responsable » et comparer le projet et la modernisation de l'aéroport existant de Nantes Atlantique.

Benoît Hamon

Le candidat PS veut sortir du diesel, instaurer une fiscalité favorable aux transports propres et privilégier le ferroviaire sur les investissements routiers ou les lignes de cars « Macron ». Avec son allié écologiste Yannick Jadot, il propose « une conférence de consensus pour étudier, dans le respect du légitime développement urbain de Nantes, toutes les alternatives au projet NDDL », et « une ré-étude globale de la ligne Lyon-Turin en construction et des réponses à apporter aux dangers de pollution des vallées alpines ».

Le point sur les projets ferroviaires



Transalpine à Wassen, Suisse (MD)

Lyon-Turin : un progrès décisif, une ambition à confirmer

Le projet de tunnel transfrontalier Lyon-Turin est dorénavant acté, les Parlements français et italien ayant ratifié l'accord franco-italien du 24 février 2015. Les appels d'offres vont être lancés dès 2017 et les travaux définitifs débuteront en 2018.

Le Lyon-Turin permettra, à terme, de réduire de 50 % au moins le nombre des camions transitant entre la France et l'Italie (2 600 000 par an, moitié par les Alpes du nord, moitié par Vintimille).

Il faut maintenant assurer le succès de l'ouvrage. Son lancement doit donc s'accompagner de mesures volontaristes favorisant le report du trafic routier sur le rail, à commencer par un financement cohérent avec l'objectif poursuivi : une taxation du trafic routier franco-italien, suivant l'exemple de la Suisse qui finance ainsi ses nouvelles traversées ferroviaires alpines et incite les chargeurs à privilégier le rail.

La modernisation de l'ensemble du réseau ferré doit être poursuivie et accélérée, les chargeurs ayant besoin d'infrastructures performantes sur les grands axes, de lignes capillaires en bon état et de temps de parcours fiables.

SNCF Réseau doit réduire les délais, actuellement prohibitifs, de réservation des sillons par les chargeurs, et augmenter la vitesse commerciale des trains de fret en leur accordant davantage de priorités de circulation.

L'autoroute ferroviaire alpine doit être prolongée rapidement jusque dans la région lyonnaise (Grenay) et connectée aux autoroutes ferroviaires Luxembourg-Perpignan et Calais-Perpignan.

La construction de la ligne nouvelle mixte Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne (en priorité la section Grenay-Avressieux en nord-Isère et le tunnel sous Chartreuse) et du contournement ferroviaire Est de l'agglomération lyonnaise (CFAL) doit être lancée sans attendre l'ouverture du tunnel de base.

Par ailleurs, l'électrification de la ligne Nevers-Chagny doit être réalisée en première phase du projet de Voie Ferrée Centre-Europe-Atlantique (VFCEA), afin que les trains de fret puissent accéder aisément de la façade atlantique à l'axe Lyon-Turin.

Jérôme Rebourg

Allan : un caprice de notables

La FNAUT condamne vigoureusement le projet de gare TGV implantée à Allan, à 15 km au sud-est de Montélimar (FNAUT Infos 196, 212).

Abandonné en 2013, ce vieux projet renaît de ses cendres pour satisfaire l'ego d'élus locaux qui se disent « développeurs » et risquent en réalité de « désaménager » le territoire.

La nouvelle gare serait inadaptée aux besoins des voyageurs. Peu de TGV la desserviraient (la SNCF vient déjà de supprimer un des 4 allers-retours Vallée du Rhône-Paris) et, inévitablement, la desserte TGV des gares de Valence-ville, Montélimar, Orange et Avignon-centre serait encore dégradée.

Contrairement à la gare urbaine de Montélimar, la gare « exurbanisée » d'Allan serait très difficilement reliée aux transports publics de proximité. Son accès se ferait donc essentiellement en voiture. Les voyageurs ardéchois seraient les plus pénalisés par l'éloignement de l'accès au TGV.

L'impact sur l'environnement serait négatif. L'implantation de la gare et des parkings entraînerait une regrettable consommation d'espace à forte valeur agricole, l'imperméabilisation d'une surface considérable et un surcroît de pollution automobile.

Quant à l'impact économique... On le vérifie autour des autres gares TGV implantées en rase campagne, il est illusoire d'espérer que le terrain vague jouxtant la gare se transformerait comme par miracle en « vecteur de développement économique ». Le centre-ville de Montélimar verrait ses activités commerciales davantage fragilisées.

Le coût de la gare pourrait atteindre 200 millions d'euros (construction, accès routiers et parkings), sans parler des coûts de fonctionnement. L'argent public, devenu rare, doit être dépensé à bon escient : alors que plusieurs lignes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sont menacées de fermeture et que la ligne de la rive droite du Rhône pourrait être rouverte aux services voyageurs, il y a des investissements plus urgents !

En Allemagne, en Belgique, en Italie, les TGV desservent les gares centrales : les voyageurs peuvent bénéficier de correspondances multiples. Avec bon sens, les élus du Sud-Ouest ont adopté cette disposition pour la LGV Tours-Bordeaux, et l'erreur commise en Avignon a été corrigée récemment.

Le projet de gare d'Allan est inutile, ringard et ruineux. La modernité ne consiste pas à accentuer la dissociation entre réseau ferré classique et réseau des LGV, mais au contraire à la réduire.

Jean-François Troin

Grands projets ferroviaires : où en est-on ?

Hervé de Tréglodé, membre du CGEDD, a été chargé d'une mission de réflexion sur l'accès français au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin (ligne mixte Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne/Chambéry, DUP publiée en 2013).

La LGV Bordeaux-Toulouse/Dax a été déclarée d'utilité publique en juin 2016 (les aménagements de la ligne classique au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse l'avaient été en novembre 2015 et janvier 2016). Une mission de financement a été mise en place.

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est toujours en phase d'étude.

Le débat sur le tracé du projet POCL (doublement de la LGV Paris-Lyon par le centre de la France) a été relancé à la demande d'élus locaux mécontents du choix effectué par RFF du tracé médian (soutenu par la FNAUT).

Un débat public est en cours sur le projet de VFCEA, qui comprend deux volets dont un seul est financé. Un choix est proposé entre l'électrification de la ligne Chagny-Nevers au profit des relations voyageurs et des relations fret entre la façade atlantique et le sillon Saône-Rhône (c'est le choix prioritaire de la FNAUT), ou l'électrification de la section Chagny-Le Creusot et la connexion TGV-TER au Creusot-TGV.

Un jugement intéressant



Aéroport de Vienne (Wikipedia)

Début 2017, le Tribunal administratif fédéral de Vienne (Autriche) a interdit la construction d'une troisième piste à l'aéroport de Vienne-Schwechat. Motif : « l'impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre excède les aspects positifs du projet ». Selon des expertises demandées par les juges, la construction et l'exploitation de la piste auraient abouti à une hausse d'environ 2 % des émissions nationales de gaz à effet de serre liés aux transports, alors que l'Autriche s'est engagée à diminuer de 2,25 % d'ici 2020 l'impact de ce secteur.

Prévu depuis dix ans, l'agrandissement de Vienne-Schwechat vise à anticiper une saturation des structures actuelles en 2025. L'aéroport a accueilli 23,4 millions de voyageurs en 2016.

Il est difficile de mesurer la portée du jugement dans les pays engagés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. C'est le cas de la France...

Le cadencement des circulations ferroviaires : un outil indispensable au développement du rail

Gare SNCF Le Creusot (MD)

SNCF Mobilités (exploitant du réseau ferré) a demandé à SNCF Réseau (gestionnaire du réseau) d'abandonner le principe du cadencement, avant de se rétracter.

Selon SNCF Mobilités, le cadencement, qui consiste à faire partir les trains à intervalles réguliers sur chaque ligne du réseau, avec les mêmes arrêts et les mêmes temps de parcours, est une formule trop rigide qui ne permet pas de répondre de manière satisfaisante aux besoins de transport et d'utiliser au mieux la capacité du réseau ferré.

La FNAUT estime au contraire que son abandon peut entraîner une désorganisation de l'offre, en particulier TER, et que cet outil est indispensable au progrès du système ferroviaire.

Une méthode très répandue

Dans la conception traditionnelle de l'offre voyageurs, l'exploitant cherche à adapter très finement les missions et horaires des trains aux fluctuations supposées des besoins du public selon l'heure, le jour et la semaine. Cependant, en décidant ainsi de ces besoins, il ignore une vérité première en matière de transport collectif : l'offre doit précéder la demande.

Introduit aux Pays-Bas dès 1939, le cadencement est aujourd'hui en vigueur, définitivement, dans la plupart des autres pays européens.

En Suisse, il a été étendu à tout le réseau en 1982 (y compris les trains privés, bateaux, téléphériques, cars postaux) après une longue période de préparation portant sur l'infrastructure (capacité des nœuds ferroviaires, vitesse entre nœuds, points de croisement sur voies uniques), la signalisation, le matériel roulant, les moyens humains et l'exploitation (en particulier la gestion des retards). Le nombre de trains x km a pu être augmenté de 20 %, sans accroissement des coûts de production !

Longtemps ignoré en France, le cadencement a été expérimenté dans la Région Rhône-Alpes dès 2008 puis généralisé progressivement à l'ensemble du réseau ferré à la demande des élus régionaux, soutenus par la FNAUT (FNAUT Infos 171).

Une méthode gagnant-gagnant

- Le cadencement permet au voyageur de bénéficier d'une offre rendue très lisible par sa régularité et aisément mémorisable, donc attractive, et de correspondances plus nombreuses et optimisées. Il fidélise le voyageur.

- Il permet à l'opérateur de simplifier, de rationaliser, d'industrialiser son exploitation, d'en renforcer la fiabilité, d'en réduire les coûts et de limiter l'impact des perturbations du trafic.

- Il permet au gestionnaire du réseau d'optimiser la capacité disponible pour les différents types de trafic (TER, grandes lignes et fret), et de gérer correctement leur coexistence.

Comme chez nos voisins, l'introduction du cadencement en France a eu des effets bénéfiques pour les voyageurs.

En Picardie, les usagers des TER Amiens-Laon et Saint-Quentin - Compiègne bénéficient de trains plus fréquents et meilleures correspondances vers Paris. Lorsque la ligne Toulouse-Auch a été cadencée en 2003, après sa modernisation, avec 9 allers-retours par jour au lieu de 8, la fréquentation a bondi de 73 %. En Aquitaine, 5 lignes ont été cadencées : l'offre a augmenté de 4,5 % et la fréquentation de 28 %.

Lex-Région Lorraine a cadencé ses dessertes TER en avril 2016, en prévision de l'ouverture complète de la LGV Est. Le nombre de trains a augmenté de 23 % en semaine ; 7 millions d'euros de recettes supplémentaires sont attendus en 3 ans, et le coût de production du train x km a baissé de 15 %. Ces données qui prouvent le succès du cadencement ont été communiquées par... SNCF Mobilités. Baisse des coûts, hausse de recettes : le cadencement a été mis en œuvre sans dépense supplémentaire de la Région.

Un outil indispensable au progrès du rail

Dans certaines zones denses, les contraintes du cadencement obligent SNCF Mobilités à ralentir des TGV. Cependant l'optimum du système ferroviaire ne correspond pas au seul optimum de SNCF Mobilités.

- En donnant de la visibilité aux conditions de circulations, le cadencement permet à SNCF Réseau de définir au mieux les besoins de modernisation des infrastructures ferroviaires.

- En rationalisant et en fiabilisant l'offre, il favorise le développement des trafics voyageurs et fret. Des sillons peuvent être réservés toute la journée aux trains de fret et de travaux.

- Enfin il est indispensable à une ouverture à la concurrence, car il met vraiment sur un pied d'égalité les différents opérateurs, présents et futurs.

La FNAUT a donc interpellé donc l'Etat, autorité de tutelle, ainsi que l'ARAFER, autorité de régulation des activités ferroviaires. Elle demande que le principe du cadencement, lancé par RFF

avec le soutien du gouvernement Fillon, soit maintenu fermement.

Ce principe constitue en effet un des leviers susceptibles de sortir le rail, outil à coûts fixes élevés mais à rendement croissant, de son malthusianisme chronique en France.

Des dérogations ?

On peut cependant se demander si le cadencement, efficace sur les axes très fréquentés tels que Strasbourg-Bâle, n'est pas mis en œuvre de manière trop dogmatique sur les « petites » lignes peu circulées. Sur la ligne à voie unique Grenoble-Veynes-Gap, il concilie imparfaitement la réponse aux besoins quotidiens des habitants et l'exigence de bonnes correspondances à Grenoble avec le TGV et à Veynes ou Gap avec les trains Marseille-Briançon. Des horaires conçus sur mesure pourraient y parvenir, toutes les gares autorisant le croisement des trains.

Sur certaines lignes de Midi-Pyrénées (Rodez-Millau), du Limousin (Guéret-Limoges) et du Centre-Val de Loire (Montluçon-Bourges/Vierzon), le cadencement a eu des effets pervers : les horaires ne correspondent plus aux besoins (départs trop matinaux ou arrivées trop tardives), la durée des parcours a été allongée de 10 minutes en raison des attentes aux points de croisement des trains, la desserte des zones rurales a été allégée au profit des trains semi-directs (il faut une voiture pour rejoindre les arrêts maintenus).

Une dérogation locale au principe du cadencement peut donc être envisagée sur une ligne peu circulée si elle permet des dessertes plus affinées et des délais réduits de correspondances. Mais ce qu'il faut mettre en cause en priorité, c'est la médiocrité de l'offre de SNCF Mobilités et, souvent aussi, celle de l'infrastructure, qui ne permet pas d'optimiser les roulements de matériel. Avec 3, 4 ou 5 même allers-retours par jour, on ne peut aboutir qu'à des compromis peu attractifs pour la clientèle et annonceurs d'une fermeture de ligne.

En Suisse, la fréquence minimale est de 10 allers-retours par jour : les coûts fixes sont élevés, mais on peut les amortir par une hausse de la fréquentation et des recettes, en étalant l'offre sur toute la journée, sans trous horaires et sans pour autant faire de fausses économies en remplaçant les trains par des cars en heure creuse (alors qu'au contraire, les cars doivent servir à écreter les pointes, car ajouter un car est alors moins onéreux qu'utiliser une rame double).

La gratuité des transports urbains à Tallinn

La gratuité des transports a été instaurée à Tallinn, capitale de l'Estonie (440 000 habitants), en janvier 2013, avec un double objectif : garantir à tous le droit au transport, et attirer les automobilistes au transport collectif (FNAUT Infos 230). Nous revenons sur le sujet à partir d'une enquête menée sur place par le magazine Urbis publié par l'Agence d'urbanisme de Dunkerque (<http://www.urbislemag.fr>).

Soumise à référendum en mars 2012, la gratuité a été plébiscitée par 75,5% des votants, le taux de participation étant de 20 %. La mesure était très populaire chez les russophones, généralement peu fortunés.

Seuls les habitants de la ville bénéficient de la gratuité. Du coup, 24 000 personnes, la plupart vivant déjà en ville, dont 22 000 imposables, se sont officiellement enregistrées. D'où un supplément annuel de 38 millions d'euros de taxe locale sur le revenu, qui compense largement la perte de recettes commerciales, environ 12 millions (le rapport recettes/dépenses était de 0,3).

La régie locale des transports a donc pu acheter 240 bus neufs ou d'occasion, l'amplitude horaire a été élargie, les salaires des chauffeurs ont été revalorisés de 30 % et 200 chauffeurs supplémentaires ont été embauchés. La revente de ses droits à polluer sur le marché européen ayant rapporté 56 millions, la régie a aussi rénové ses rames de tramway et en acheté 20 neuves, et le réseau va passer de 32 à 50 km.

La note attribuée par les usagers à la qualité du service rendu est passée à 4,1 sur 5 contre 3,3 avant l'instauration de la gratuité et l'amélioration de l'offre.

La gratuité a stimulé la mobilité des habitants modestes et augmenté leur pouvoir d'achat. Selon le maire, « alors que le salaire net moyen est de 900 euros, la gratuité génère une économie substantielle, 80 euros par mois environ pour un couple avec deux enfants ».

L'objectif social de la gratuité est donc atteint, mais il l'était déjà pour l'essentiel avec la tarification solidaire : avant 2013, 36 % des usagers bénéficiaient déjà de la gratuité et 24 % d'un tarif réduit. Et **l'objectif écologique** ?

Il est difficile d'apprécier de manière fiable la hausse de fréquentation des transports publics, car les résidents de Tallinn ne valident pas leur carte de gratuité à chaque voyage. La municipalité l'évalue à 10-14 %.

La congestion du centre a un peu régressé, mais pas spectaculairement :

- les habitants des lotissements éloignés du centre-ville, issus de la classe moyenne, utilisent davantage les trains de banlieue qu'auparavant ;

- les cadres boudent encore les bus, car les entreprises mettent à leur disposition des parkings gratuits ;



- en Estonie, l'automobile ne s'est démocratisée que depuis l'indépendance du pays (1991). Cependant le taux de motorisation a cessé de croître à Tallinn. Dans le reste du pays, il continue à augmenter de 10 % par an.

La longueur des trajets a diminué. Un étudiant l'explique : « si c'était payant, je marcherais davantage ».

Rien ne démontre à Tallinn que la gratuité a joué davantage que l'amélioration du réseau ou la hausse dissuasive du prix du stationnement, 6 euros de l'heure (ces mesures ont été prises simultanément). En France, dans les grandes villes sans gratuité mais avec TCSP, la hausse de l'usage du réseau a été bien plus forte et la part modale de la voiture est devenue inférieure à 50 %.

Une expérience peu significative

Une interprétation enthousiaste de l'expérience de Tallinn par les partisans de la gratuité serait donc trompeuse : la gratuité n'est ni suffisante pour réduire massivement le trafic automobile ni même nécessaire pour assurer le droit au transport ou la hausse de l'usage du réseau.

Economiquement, l'expérience est peu significative car elle se déroule dans un contexte très éloigné de la réalité française. La gratuité n'est viable à Tallinn que parce qu'une partie de la population, en se domiciliant dans la ville, a accepté une hausse sensible de ses impôts, de 1750 euros par an en moyenne. Il est douteux que des citoyens français acceptent une hausse aussi importante de leurs impôts pour financer des transports gratuits...

La gratuité a été financée au détriment des communes où les nouveaux résidents de Tallinn étaient domiciliés auparavant, ce qui accroît les disparités entre la capitale et sa périphérie (l'Estonie est un petit pays, la capitale représente à elle seule 33% de la population et 50% du PIB).

En conclusion, l'expérience de Tallinn n'est pas transposable sans risque financier aux grandes villes françaises telles que Dunkerque, dont le maire veut instaurer la gratuité en 2018. Elle ne démontre en rien que la gratuité des transports est un outil social et écologique décisif, ou même utile.

Brèves

Zone piétonne géante

Depuis la fin juin 2015, la voiture est bannie de tout le centre de Bruxelles autour de la Grand-Place. La zone piétonne a vu sa surface doubler pour atteindre 50 hectares, c'est aujourd'hui la plus vaste d'Europe.

Le saviez-vous ?

Le montant du versement transport que les entreprises franciliennes (d'au moins 11 salariés) versent au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) est du même ordre de grandeur que les dépenses qu'elles engagent pour l'achat, l'entretien et le fonctionnement de leur parc automobile.

Evolution démographique

Selon l'INSEE, la proportion de personnes d'au moins 65 ans va progresser jusqu'à atteindre 25 % de la population française en 2040, contre 18 % en 2013. En 2070, la France pourrait compter deux fois plus de personnes d'au moins 75 ans qu'en 2013. Ce vieillissement de la population va stimuler la demande de transport collectif.

Rêveries anciennes

A Nantes, il y a 50 ans, on rêvait d'un aéroport qui servirait de base au Concorde. Puis, en mai 1970, le sénateur UDR, futur maire de Nantes adversaire du tramway, Michel Chauty, de retour d'un voyage d'étude sur le transport aérien aux USA, imaginait dans Presse Océan, le développement du « Rotterdam aérien de l'Europe par la création d'un aéroport international de fret au nord de la Loire ». Et aujourd'hui, on continue à rêver : « l'aéroport du Grand Ouest » offrira des vols quotidiens pour New-York...

Innovation

SNCF Mobilités a annoncé la création de sa filiale Ouiski qui, dès l'hiver 2018, assurera des liaisons par hélicoptères grand confort entre les terminus des relations Paris-Savoie/Dauphiné par TGV (Saint-Gervais, Bourg-Saint-Maurice, Modane, Grenoble,...) et les stations alpines les plus huppées (Megève, L'Alpe d'Huez,...).

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°253
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : <http://www.fnaut.fr>

La fiscalité environnementale, une urgence

Coup sur coup, deux rapports officiels viennent de juger très insuffisante l'action de la ministre de l'environnement et de l'énergie en matière de fiscalité dans le secteur des transports.

Dans son rapport publié le 6 février 2017, la Commission européenne souligne les faiblesses de la fiscalité environnementale française. Elle classe notre pays au dernier rang des 28 pays de l'Union européenne suivant ce critère (voir ci-contre).

Et dans son rapport annuel 2017, la Cour des comptes épingle à juste titre l'abandon de l'écotaxe, une des rares mesures votée à l'unanimité des députés et des sénateurs. Outre le coût faramineux du dédommagement de l'entreprise Ecomouv, l'objectif de faire payer utilisateurs de la voirie et pollueurs est resté sans suite (voir page 2).

C'est donc à juste titre que la FNAUT réclame avec force le développement de la fiscalité environnementale qui rendrait l'action de l'Etat cohérente avec les objectifs de la COP21.

Cette fiscalité résoudrait la question lancinante du financement de la régénération du réseau ferré existant et du financement des nouvelles infrastructures urbaines (métros, tramways et BHNS) et interurbaines (lignes à grande vitesse et grands projets fret : Lyon-Turin, contournement de Lyon, autoroutes ferroviaires).

Elle éviterait par ailleurs de faire porter aux générations futures la dette ferroviaire et l'indispensable mise à niveau des réseaux existants.

La fiscalité environnementale permet seule de relever les défis auxquels nous sommes confrontés dans le secteur des transports. Nos voisins l'ont utilisée, il est temps de suivre leur exemple.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

L'écotaxe, un fiasco financier et environnemental	p. 2
Dossier - L'intermodalité dans les gares ferroviaires	pp. 3-4
Pourquoi les opposants au Lyon-Turin ont échoué	p. 5
Les errements de la SNCF	p. 6
TGV, prix réduits et cartes commerciales	p. 7
Les services ferroviaires en Allemagne et en Suisse ; les Etats généraux de la Mobilité.	p. 8

L'intermodalité dans les gares ferroviaires



Salle d'échange de Paris-Gare-du-Nord (MD)

Dans une étude réalisée pour le ministère des Transports (DGITM), la FNAUT a rassemblé un ensemble de bonnes pratiques facilitant l'intermodalité dans les gares ferroviaires. Les correspondances entre trains d'une part, entre train et un autre mode de déplacement d'autre part (car, transport urbain, vélo, automobile, avion) peuvent être fortement améliorées, qu'il s'agisse de la synchronisation des modes, de l'information ou des cheminements dans les gares. L'étude a mis en évidence le retard considérable de la France sur les pays européens voisins, Suisse et Allemagne en particulier, en matière d'intermodalité. Pour combler ce retard, la FNAUT préconise la création de comités de pôles d'échanges multimodaux associant les représentants des voyageurs.

Suite page 3 >

Fiscalité environnementale : la France en retard

Dans un rapport publié le 6 février 2017, la Commission européenne souligne la faiblesse de la fiscalité environnementale française : en 2014, ce type de recettes fiscales se montait en France à 2,05 % du PIB par an, alors que la moyenne européenne était de 2,46 %.

La Commission recommande à la France, située ainsi au 24ème rang sur 28 pays européens, de réorienter sa fiscalité vers les taxes environnementales et, plus particulièrement, d'augmenter la taxation des véhicules polluants, des carburants et de la circulation routière.

Elle estime que notre pays pourrait affecter 0,84 % de PIB supplémentaire à ces taxes en 2018, et jusqu'à 1,43 %, soit au total plus de 40 milliards de recettes fiscales supplémentaires, en 2030 : 27 milliards de taxes sur les véhicules routiers, 7 milliards sur les carburants et 2,6 milliards sur le transport aérien.

La Commission souhaite que la France pousse les consommateurs à abandonner le carburant diesel. Elle note que la France est l'un des rares Etats membres de l'Union européenne à ne pas percevoir de taxe de circulation sur les véhicules particuliers, si on excepte les péages autoroutiers.

Les observations de la Commission européenne sont confirmées par l'abandon définitif de l'écotaxe, qui aurait pu modérer le trafic routier de fret comme c'est déjà le cas dans 7 pays européens, et par l'absence totale de péage urbain en France, alors que cette formule se rencontre déjà en Angleterre, Irlande, Norvège, Suède et Italie.

La fiscalité environnementale est pourtant un outil indispensable d'une politique cohérente des transports, puisqu'elle permet à la fois de modérer l'usage des modes de déplacements les plus agressifs pour l'environnement et de financer les modes vertueux.

L'écotaxe : fiasco financier et environnemental

Portique écotaxe sur la D917 (Wikipedia)

Selon le Premier ministre Bernard Cazeneuve en visite à Grenoble, « depuis 2012, le gouvernement a été guidé par le pragmatisme, le réalisme et le sens du long terme ». Une déclaration qui laisse pantois après la lecture du rapport 2017 de la Cour des comptes, qui analyse, avec une rare sévérité, l'échec de l'écotaxe.

Le rapport 2017 de la Cour des comptes analyse, avec une rare sévérité, l'échec de l'écotaxe : « un gâchis patrimonial, économique, financier, industriel et social ; un échec stratégique, un abandon coûteux ; un pilotage centré sur des objectifs de court terme ». « Son abandon, dommageable pour la cohérence de la politique des transports et son financement, est un échec de politique publique dont les conséquences sont probablement très durables ».

Et la Cour enfonce le clou : « avec ce renoncement à l'écotaxe, la France prend du retard dans la mise en œuvre de la politique européenne de tarification routière. Sept pays voisins – Suisse (2001), Autriche (2004), Allemagne (2005), République tchèque (2007), Slovaquie (2010), Pologne (2011) et Belgique (2016) – ont mis en place, avec un grand succès, des systèmes de tarification similaires » (FNAUT Infos 190, 220, 224, 225, 227).

Une ambition forte

L'écotaxe kilométrique, redevance d'usage de la voirie par les camions (en moyenne 0,13 euro/kilomètre, un taux plus faible que la moyenne européenne), avait été adoptée par le Parlement en 2009, à la quasi-unanimité, suite au Grenelle de l'environnement, en application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur analogues à ceux de la RPLP suisse et de la LKW Maut allemande (qui rapporte 4 milliards d'euros par an). Elle concernait 800 000 camions (550 000 français et 250 000 étrangers) de plus de 3,5 tonnes et devait être perçue sur 10 000 km de routes nationales et 5 000 km de routes départementales selon un dispositif technique voisin de celui mis en œuvre en Allemagne.

Une gestion calamiteuse

Selon la Cour, sa suspension sine die, en octobre 2013, sous la pression du secteur agro-alimentaire breton représenté par les Bonnets rouges, a été annoncée par Jean-Marc Ayrault « dans la précipitation ; en dépit d'enjeux budgétaires financiers, juridiques et technologiques majeurs, aucune analyse préalable de la portée de la décision n'a été conduite ».

Le contrat passé entre l'Etat et la société Ecomouv, chargée d'installer les portiques et de collecter l'écotaxe, a finalement été résilié fin octobre 2014, de manière tout aussi mal préparée, après une longue période de confusion

(« comment calmer les Bonnets rouges sans trop fâcher les Verts ») et d'improvisation de la part de la ministre Ségolène Royal (une exonération du commerce et du transport de proximité, puis un « péage de transit » au périmètre restreint à 4 000 km de routes, ont été étudiés puis abandonnés).

La FNAUT avait suggéré en vain que, comme en Allemagne, l'écotaxe ne soit appliquée dans une première phase qu'aux camions de plus de 12 tonnes.

L'abrogation définitive de l'écotaxe n'est intervenue que fin 2016.

Une catastrophe financière

Le coût d'indemnisation d'Ecomouv, étalé jusqu'en 2024, s'est finalement monté à 958 millions d'euros (181 pour une exploitation à vide du dispositif de perception de la taxe et 777 pour son abandon définitif). D'autre part, les administrations ont dépensé en pure perte 70 millions d'euros pour le pilotage puis l'abandon du projet.

A cette somme, il faut ajouter la perte de 53 millions par an sur dix ans (durée du contrat Etat-Ecomouv) due à la baisse de la taxe à l'essai accordée par avance aux transporteurs routiers par le ministre des transports UMP Thierry Mariani pour leur faire « avaler » l'écotaxe (agrémentée de l'autorisation généralisée de circulation des poids lourds de 44 tonnes et de l'exonération de la taxe carbone sur le gazole professionnel).

Sans parler des 270 millions provisionnés par l'Etat pour risques contentieux, et des équipements inutilisés et conservés par l'Etat (160 portiques et 720 000 boîtiers GPS, d'un coût total d'environ 650 millions).

Soit un coût direct total pour l'Etat supérieur à 2 milliards d'euros, auquel il faut ajouter la perte de recettes.

Une compensation trompeuse

Déduction faite de la redevance annuelle versée à Ecomouv (230 millions en coût de collecte et de maintenance des portiques), l'écotaxe allait rapporter 890 millions d'euros par an à l'Etat, qui devait en reverser 684 à l'AFITF, agence de financement des infrastructures de transport de France (présidée par le député PS Philippe Duron). La perte des recettes attendues de l'écotaxe jusqu'en 2024 a donc été de 9,8 milliards dont 1,8 devait revenir aux départements pour l'en-

tretien de leurs routes et 7,6 à l'AFITF. L'abandon de l'écotaxe a donc coûté au total environ 12 milliards d'euros aux pouvoirs publics !!!

Certes, ce dispositif a été compensé par une hausse de la taxe sur les carburants routiers (TICPE) (2 centimes sur le gazole automobile et 4 sur le gazole fret), facilitée par la baisse du prix du pétrole. Cette hausse rapportera 1,5 milliard de plus que l'écotaxe d'ici 2024, elle contribuera au financement des infrastructures de transport au même niveau que l'écotaxe et sera bénéficiaire pour l'Etat (+ 3,3 milliards). Selon Ségolène Royal, « le gouvernement a fait au mieux, c'est-à-dire qu'il a supprimé un système très coûteux pour le remplacer par un prélèvement tout simple sur la consommation de carburant ».

Mais, alors que 31 % des recettes de l'écotaxe devaient provenir des camions étrangers à hauteur de leur usage des routes françaises, l'objectif initial de l'écotaxe a été effacé : « le relèvement de la TICPE vise indifféremment les poids lourds (43 % des recettes dont 2 % seulement venant des étrangers) et les voitures particulières (57 % des recettes) ; les poids lourds étrangers en transit sont épargnés, moins d'un quart d'entre eux se ravitaillant en gazole en France ». Le rééquilibrage de la compétitivité relative des transporteurs français et étrangers est mis en échec. Et les départements ne reçoivent rien.

Une occasion manquée

L'abandon de l'écotaxe a largement bénéficié financièrement aux transporteurs routiers et aux chargeurs. Il faut déplorer aussi la faible incitation au report modal du fret routier sur le rail et la voie d'eau, d'où un coût direct (usure des routes, accidents) et un coût externe (pollution de l'air, bruit).

Citons encore la Cour des comptes : « outre l'effet de report attendu vers des modes de transport alternatifs, l'écotaxe poids-lourds pouvait constituer, à terme, un outil efficace de fiscalité environnementale, en incluant progressivement dans son barème le coût des externalités négatives produites par le transport routier des marchandises ». Et, selon Christian Garnier (FNE), « le résultat est à l'opposé de la recherche d'une économie plus territorialisée, vitale pour la résilience des territoires et l'emploi local ».

En résumé :

- l'abandon de l'écotaxe a été l'occasion manquée d'introduire un outil fondamental d'assainissement et de maîtrise du fret routier et de financement des infrastructures de transport ;
- une politique cohérente aurait dû combiner écotaxe et hausse de la TICPE sur le carburant automobile.

L'intermodalité dans les gares ferroviaires

Gouvernance de l'intermodalité

Les documents de planification doivent prendre en considération les exigences de l'intermodalité. La loi NOTRe oblige chaque Région à élaborer un SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), outil d'intégration à l'échelle régionale des objectifs nationaux, incluant l'intermodalité. Les PDU de chaque agglomération doivent être compatibles avec la planification régionale de l'intermodalité.

Il est nécessaire que Gares et Connexions, entité en charge des gares au sein de SNCF Mobilités, collabore avec les différentes autorités organisatrices pour garantir le bon fonctionnement de l'intermodalité.

La FNAUT préconise la mise en place dans les gares de comités de pôles d'échanges multimodaux associant systématiquement des représentants des voyageurs (la sénatrice Fabienne Keller le proposait déjà en 2009 dans son rapport sur « la gare contemporaine »).

Des représentants des patients siègent dans chaque conseil d'administration des hôpitaux, et des représentants des étudiants dans chaque conseil d'administration des CROUS : la démocratie participative peut progresser dans le secteur des transports...

Les principes d'une bonne intermodalité

De nombreux discours célèbrent aujourd'hui l'intermodalité autour des gares comme une solution aux problèmes de mobilité. Mais, comme souvent dans le domaine des transports, les décideurs misent sur de nouveaux services plutôt que de chercher à mieux exploiter l'existant.

L'information sur l'intermodalité doit être accessible à trois niveaux.

1. L'espace public lui-même (gare, stations, points d'arrêts et leurs environs immédiats) doit informer le voyageur, par son organisation spatiale et sa lisibilité, sur la présence et la disponibilité des différents modes en correspondance avec celui qu'il vient d'utiliser.

2. L'information statique : plans, signalétique, tableaux horaires, bureaux d'accueil des exploitants. Ces sources d'information doivent être bien visibles dans l'espace public.

3. L'information dynamique, instantanée, fournie par chaque mode.

Une étude de la FNAUT réalisée en 2011 pour la DGITM a montré le retard de la France en matière d'intermodalité sur les pays européens voisins (Suisse et Allemagne en particulier), où une « mobilité sans couture » encourage le voyageur à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre.



Gare SNCF de Rouen (MD)

Une étude, commandée par le ministère des Transports (DGITM), sur les bonnes pratiques de l'intermodalité dans les gares, a été réalisée par Jean Lenoir, Marc Debrincat et les FNAUT régionales. Elle ne portait pas sur les aspects tarifaires, billettiques et numériques (information en temps réel ou aide aux déplacements à l'intérieur de la gare notamment) de l'intermodalité (voir aussi FNAUT Infos 178, 209).

Selon la SNCF, « Les flux en gare représentent 10 millions de visiteurs ou passagers par jour dans les 3 000 gares de France. A l'horizon 2020, ce sont 13 millions de visiteurs qui sont attendus en gare. Les 30 principales gares du réseau accueillent 43 % du trafic national. En 2014, 7 Français sur 10 se sont rendus dans une gare SNCF, 2 visiteurs sur 3 y ont réalisé un achat ».

L'amélioration de l'intermodalité - ensemble des aménagements qui permettent d'associer avec fluidité plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet - dans les gares est donc un enjeu essentiel.

C'est une attente importante du voyageur, elle porte souvent sur des détails. La rupture de charge est, en effet, généralement mal vécue par le voyageur, surtout lorsqu'il est chargé de bagages. Et sa rudesse le conduit souvent à abandonner le train et à reprendre sa voiture.

Un point essentiel ne doit pas être occulté : la capacité des gares principales doit permettre de faire face à l'augmentation constatée ou prévisible du nombre des voyageurs. Comme le Commissariat Général au Développement Durable l'a rappelé récemment, le nombre des voyageurs ferroviaires pourrait doubler d'ici 2050.

Les bonnes pratiques

Le pire exemple d'intermodalité est fourni par l'implantation des gares nouvelles TGV le long des LGV loin des centres-villes, une erreur persistante qui rend impossible une bonne connexion du TGV et des transports de proximité. Ces gares sont entourées de vastes parkings (voir la photo de la gare de Valence TGV). Le geste architectural de la gare nouvelle peut avoir une image de modernité, mais il n'apporte strictement rien au voyageur.

Un autre exemple affligeant est offert par la gare de Châteaubriant. La ligne Nantes-Châteaubriant est parcourue par les tram-trains de la Région Pays de la Loire, tandis que la ligne Châteaubriant-Rennes est toujours parcourue

par des TER de la Région Bretagne. Mais des butoirs les séparent et, au sein d'une gare unique, le système d'information, basé sur deux gares distinctes, écarte toute possibilité de trajet continu de Nantes à Rennes !



Gare SNCF Valence TGV (J.-P. Bouchet)

L'accessibilité piétons-PMR

Malgré les exigences juridiques, notamment en ce qui concerne le calendrier de mise en accessibilité des aménagements et équipements, le concept de chaîne d'accessibilité est encore lointain dans les transports.

Tout ce qui renforce l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) améliore la fluidité et le confort des déplacements des personnes valides. L'aménagement du franchissement des différences de niveaux est impératif.

Citons quelques exemples de bonnes pratiques d'accessibilité :

- la réduction de la longueur des cheminements et des dénivelés pour les correspondances entre modes (correspondances quai à quai, plans inclinés, rampes à double lisse) ; des cheminements libérés des obstacles qui pourraient s'y trouver ; l'amélioration de la disponibilité des équipements mécaniques (escaliers, ascenseurs) ;
- des abris de quai avec emplacements pour les PMR ;
- des guichets surbaissés, des bornes d'appels d'urgence accessibles ;
- des bandes podotactiles en amont de la première marche d'un escalier.

L'intramodalité ferroviaire

Le transport ferroviaire est la vocation première de la gare. La gare doit assurer les correspondances entre les services de courte, moyenne et longue distance. Une bonne information sur les possibilités d'effectuer des correspondances et d'en réduire la pénibilité est une attente forte du voyageur. Il souhaite pouvoir s'orienter aisément et bien se positionner à l'avance sur le quai et dans la rame utilisée pour limiter la longueur et la durée de ses cheminements à l'intérieur de la gare.

Les bonnes pratiques suivantes pourraient être systématisées :

- meilleure synchronisation des services aux nœuds de correspondance ;
- diamétralisation des services TER ;
- correspondances quai à quai.

L'intermodalité train-autocar

Il faut implanter la gare routière à proximité de la gare ferroviaire et améliorer la desserte des gares routières excentrées par les transports urbains.

La photo ci-contre, prise du train, illustre une correspondance bien conçue avec une navette routière à la gare à Las Navas del Marqués (Espagne, ligne Madrid-Avila) : le minicar qui attend les voyageurs stationne à dix mètres du train, prêt à partir.

L'intermodalité entre le train et les transports urbains

L'articulation entre la politique d'aménagement urbain et l'organisation des transports doit être améliorée. Les possibilités de rabattement vers les gares urbaines et périurbaines doivent être mieux étudiées. Les gares ferroviaires doivent être desservies par les transports urbains (amplitude horaire, correspondances avec les trains).

L'information croisée sur les différents modes de transport doit aussi être développée : on doit trouver en gare des informations sur les transports urbains (plan du réseau, horaires, tarifs, arrêt le plus proche). En ville, la signalétique et le jalonnement des accès aux gares doivent être renforcés.



Las Navas del Marqués, Espagne (J. Sivardière)

L'intermodalité train-automobile

Il faut prendre en compte la demande des automobilistes dans la conception des pôles d'échanges... tout en la canalisant, intégrer tous les usages de la voiture (covoiturage, autopartage, taxi, VTC), prévoir des espaces de dépose/prise en charge, développer les parking-silos, articuler l'offre de parcs relais avec l'offre ferroviaire et sa tarification, enfin protéger les piétons et cyclistes par la répression du stationnement illicite.

L'intermodalité train-vélo

Il faut faciliter la circulation et le stationnement des vélos autour des gares et dans les gares, y développer des services liés à la pratique du vélo (vélostation offrant la possibilité de petites réparations, bureau de location de vélos), et mieux informer les cyclistes (plan des itinéraires cyclables de la ville). Voir ci-dessous la photo de l'esplanade de la gare de Strasbourg.

L'intermodalité train-avion

Il faut améliorer l'intégration des aéroports dans les dessertes ferroviaires longue distance (la gare de Lyon - Saint-Exupéry est peu desservie par TGV) et développer les offres tarifaires combinées train + avion faisant de la gare une pré-aérogare. Les liaisons avec les centres-villes sont à renforcer.

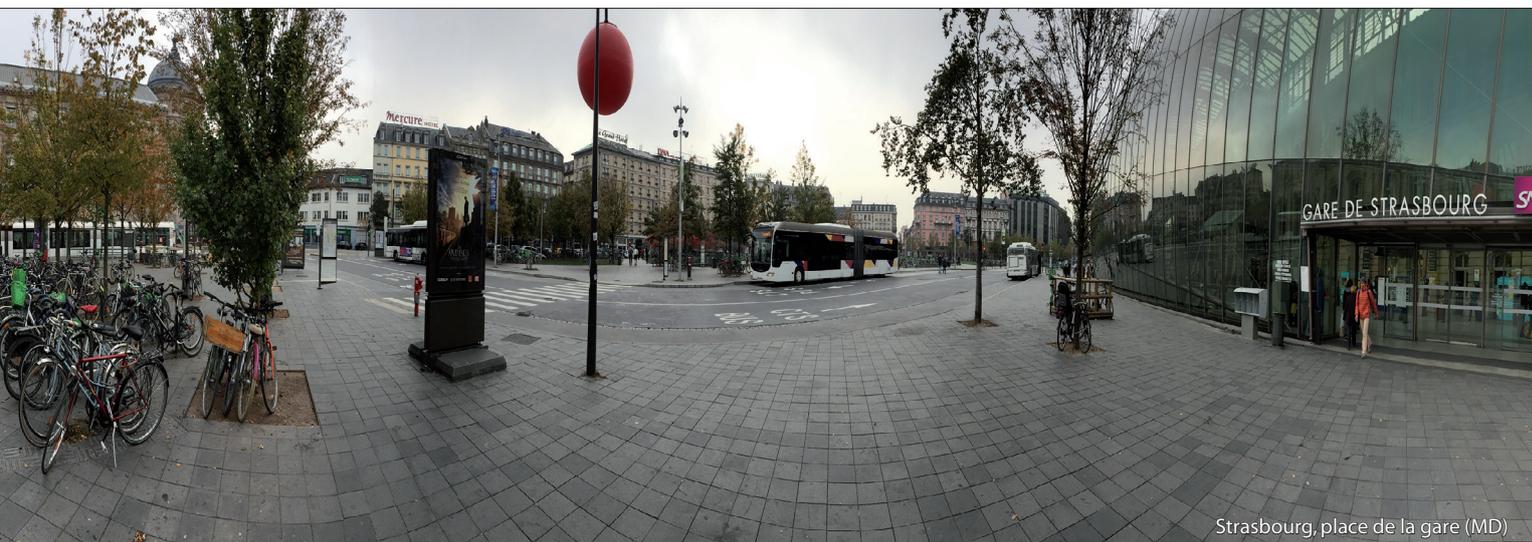
Les gares parisiennes

Le cas particulier des grandes gares parisiennes est traité dans une étude de l'AUT Ile-de-France « les gares parisiennes, un laboratoire de l'intermodalité », publiée en novembre 2016. Cette étude émet un certain nombre de préconisations concernant les abords des gares, visant à faciliter, que le voyageur quitte la gare ou s'y rende, l'échange avec tous les modes possibles de déplacements urbains : marche, vélo, vélo en libre service, transport collectif, taxi, automobile, autopartage...

L'AUT critique les gares du Grand Paris Express : « La Société du Grand Paris n'a pas débattu des correspondances avec le réseau existant. L'option d'accès multiples aux quais, depuis leurs extrémités, qui accroîtrait notablement les populations desservies à 500 ou 800 m de marche, a été éliminée sans discussion : la gare SGP est une boîte de 120 m de long, s'enfonçant jusqu'à 50 m dans le sol, qui fonctionne comme un entonnoir déversant les usagers au milieu des quais ».

Alors que l'aéroport de Paris-CDG bénéficie d'une desserte TGV intense, ce n'est pas le cas d'Orly : la gare de Massy TGV est éloignée de l'aéroport et nécessite un trajet en bus estimé à 30 minutes ou en taxi, peu pratiques pour le voyageur chargé de bagages.

L'étude de la FNAUT montre donc que des efforts importants restent à entreprendre en France pour faciliter l'intermodalité et rattraper le retard pris sur les pays voisins, qu'il s'agisse de la gouvernance de son organisation, qui implique en particulier une meilleure participation des usagers, ou de sa mise en œuvre. Les bonnes pratiques sont aujourd'hui bien identifiées en France comme à l'étranger, elles doivent s'appliquer aux projets d'infrastructures dans un souci de cohérence et d'intégration avec les aménagements existants.



Strasbourg, place de la gare (MD)

Tunnel du Lyon-Turin : pourquoi les opposants ont échoué



Selon toute vraisemblance, le projet de tunnel transfrontalier Lyon-Turin est un « coup parti » (FNAUT Infos 253). Il est intéressant de s'interroger sur l'échec des opposants, qui ont accumulé les erreurs. Ils n'ont pas réussi à rassembler au-delà des environnementalistes (FNE), des écologistes (EELV) et des partis anti-européens (PG, DLF, FN), et à empêcher la ratification de ce grand projet par le Parlement.

Une approche irrationnelle

1. Les opposants ont manqué des connaissances ferroviaires de base pour appréhender correctement le fonctionnement du rail entre la France et l'Italie. Ils ont sous-estimé, et même ignoré, les difficultés techniques et les coûts excessifs de l'exploitation de la ligne existante de Maurienne liés à son profil.

2. Ils ont ignoré les exemples des Suisses et des Autrichiens qui percent de nombreux tunnels de base et ne sont pas stupides pour autant. L'ouverture du Lötschberg est un succès évident qui démontre la pertinence des tunnels de base. Le percement du Gothard s'est effectué sans difficultés majeures, pourquoi celui du Lyon-Turin devrait-il mener à une catastrophe écologique ?

3. Refusant de voir ces réalités contraignantes, ils ont condamné sans nuances le Lyon-Turin et les grands projets analogues (LGV, autoroutes, aéroport de NDDL), tous mis dans le même sac alors qu'il fallait les examiner au cas par cas comme la FNAUT a su le faire. Bizarrement, ils sont restés par contre quasi-silencieux sur le projet (apparemment comparable, voir FNAUT Infos 217) de canal Seine-Nord.

Une pédagogie défailante

4. Les opposants ont manqué de pédagogie. Ils n'ont pas réussi à échapper à une contradiction embarrassante : comment se dire favorable à une meilleure qualité de l'air dans les vallées alpines et à un report massif de trafic sur le rail et combattre en même temps un projet et une éco-taxe régionale susceptibles de faciliter ce report ? Initialement défenseurs du projet, ils ont cherché ensuite à priver le rail d'un outil performant tout en se lamentant sur son déclin, et n'ont pas su expliquer leur revirement brutal et tardif.

5. Ils en sont restés à une argumentation basée sur des prévisions de trafic peu réalistes datant des années 1990 au lieu de regarder la réalité présente et, par exemple, de comparer le nombre des camions traversant la Suisse et les Alpes franco-italiennes. La Suisse a percé deux tunnels pour faire face à un trafic de 1 200 000 camions par an : on voit mal pourquoi deux pays, la France et l'Italie, s'interdiraient de percer un tunnel unique pour faire face à un trafic de 2 600 000 camions par an.

6. Ils ont propagé des informations inexactes sur les gains de temps qui seront apportés par

l'ouvrage, sur le coût du projet global et celui du tunnel de base, sur les possibilités de financement (il ne s'agit pas d'un PPP, partenariat public-privé, le financement du tunnel étant entièrement public) : pourquoi deux grands pays, aidés par Bruxelles, ne pourraient-ils financer un seul tunnel alors qu'un petit pays, la Suisse a réussi à en financer deux sans aide extérieure ?

Des erreurs tactiques

7. Malgré le préjugé favorable que leur ont très souvent accordé les médias, les opposants n'ont pas réussi à se rendre crédibles aux yeux de l'opinion. Leur alliance avec les anarchistes italiens No TAV, dont ils ont cautionné les violences, y est pour beaucoup.

8. Ils n'ont pas hésité à s'appuyer sur des personnalités connues pour être favorables à la route, et sur les affirmations très contestables de la Cour des Comptes concernant le coût du Lyon-Turin, afin de démontrer le bien-fondé de leur position hostile au projet.

9. Les opposants se sont déconsidérés aux yeux des décideurs et des grands élus. Ils ont en effet multiplié les attaques personnelles, en particulier contre Hubert de Mesnil, ancien président de RFF et actuel président de TELT. Celui-ci s'est quasiment vu reprocher d'être corrompu, alors qu'il est l'archétype du haut fonctionnaire compétent et intègre. Les positions de la FNAUT ont été déformées de manière perfide, et les experts reconnus sur lesquels elle s'appuyait ont été attaqués stérilement sur la base d'insinuations ridicules et de procès de copinage avec les décideurs. Selon le maire EELV de Grenoble, les promoteurs du Lyon-Turin « portent une lourde responsabilité dans la mise en danger de la vie des habitants des vallées alpines ».

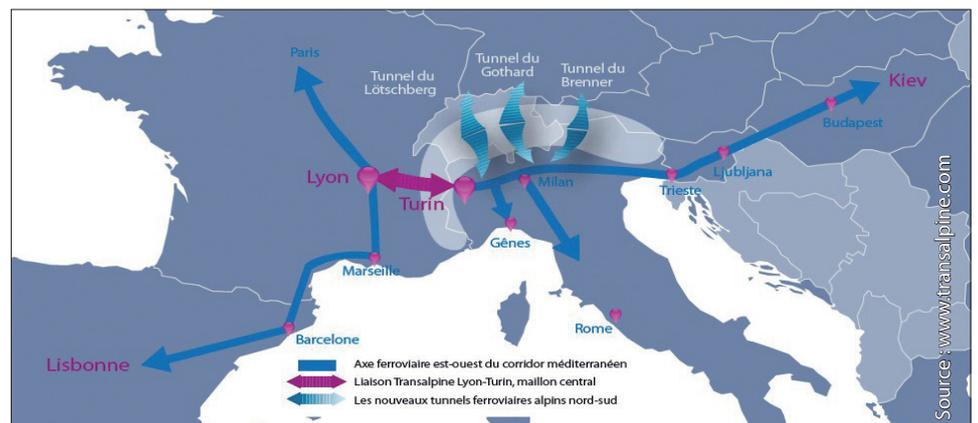
Des contre-propositions irréalistes et contradictoires

10. Les suggestions des opposants ont manqué de réalisme : transférer « immédiatement » le trafic routier sur la ligne Ambérieu-Modane (comme si nous vivions dans une économie administrée de type soviétique), au risque de menacer en cas d'accident le lac du Bourget que les environnementalistes veulent protéger ; utiliser un matériel roulant fantaisiste et qui n'existe pas (R-shift-R) ; supprimer tous les passages à niveau « pour faciliter la circulation des trains de fret » ; et même développer la traction hippomobile pour lutter contre la pollution de l'air dans les vallées alpines...

Proposer de prolonger l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) depuis la Savoie est plus pertinent. Mais il faut prolonger l'AFA non à Ambérieu mais à proximité immédiate des plateformes logistiques et industrielles de la région lyonnaise et en correspondance avec les autoroutes ferroviaires nord-sud. Mais aucune ligne classique n'est vraiment adaptée à cette opération : pour éviter un conflit avec le renforcement du TER, souhaité par les opposants et la FNAUT, la construction de la ligne nouvelle mixte Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne est indispensable et doit être engagée dès maintenant.

En définitive, le combat acharné des opposants aura été contre-productif : en diabolisant le Lyon-Turin, ils ont seulement fait le jeu de la route. Prisonniers d'une logique incompréhensible, ils ont donné de l'écologie une image dogmatique, passiste et frileuse. Le nouveau lien ferroviaire entre la France et l'Italie sera au contraire bénéfique pour l'environnement, et il constituera un outil structurant d'aménagement du territoire européen, indispensable pour provoquer un rééquilibrage économique entre l'Europe du nord et l'Europe latine.

Jean Sivardière



Les errements de la SNCF : quelques exemples



Gare SNCF de Surdon, Orne (MD)

Normandie

L'Association pour la défense et la promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR) déplore que le nouveau TER sans arrêt Rouen (16h08) - Caen (17h31) du lundi au jeudi arrive à son terminus deux minutes après le départ du TER Caen (17h29) - Rennes (20h25). La SNCF pouvait pourtant créer une relation directe Rouen-Rennes via Caen ! Elle s'obstine à ne pas mettre les trains en correspondance pour obliger les voyageurs à passer par Paris en empruntant le TGV alors que le trajet via Caen serait plus rapide ! Voilà ce que propose la SNCF : Rouen (16h12) - Paris - Saint-Lazare (17h40), changement de gare par le métro ou par un taxi, puis Paris-Montparnasse (18h41) - Rennes (20h54), pour le prix de 103,40 euros en 2e classe contre 56,30 euros via Caen.

De même, le car Rouen (11h04) - Caen (12h44) n'arrive que deux minutes avant le départ de l'Intercités pour Le Mans et Tours (arrivée 15h47). Le site Voyages SNCF propose un départ de Rouen à 10h59 via Paris, changement de gare à Paris, puis le TGV et une navette à Saint-Pierre-des-Corps vers Tours, arrivée à 15h25, pour le prix de 88,40 euros contre 58 euros pour un trajet via Caen avec une seule correspondance !

Auvergne

Alors qu'un hiver sévère rend la circulation routière très dangereuse, la SNCF n'hésite

pas à remplacer des trains par des autocars. Du 17 janvier au 5 février, la section Arvant-Langogne du parcours du TER Clermont (16h48) - Nîmes (21h58) et la section Langogne-Clermont du parcours du TER Nîmes (16h58) - Clermont (22h46) ont été effectuées en car. Ces transferts sur route, motivés par des « difficultés de production », ont été dénoncés par l'Association des Usagers des Transports d'Auvergne : après des chutes de neige poudreuse, le vent soufflant en rafales peut reconstituer, peu après le passage du chasse-neige, des congères infranchissables. Ces difficultés étaient annoncées par Météo France. Mais la SNCF n'a pas renoncé à faire circuler des cars, de nuit, sur des routes susceptibles d'être coupées inopinément. A l'évidence, la SNCF se montre peu soucieuse de la sécurité des voyageurs. Pourtant, selon ses dirigeants, cette sécurité est, pour elle, une obsession permanente qui ne saurait subir aucune entorse.

Cette volonté de sécurité est régulièrement mise en avant pour justifier toute une série de mesures qui vont dans le sens d'une diminution des services ferroviaires. Ainsi, la sécurité des voyageurs apparaît comme un prétexte de la SNCF pour justifier son désengagement progressif dans le Massif Central.

Hauts de France

La FNAUT Hauts-de-France a constaté, comme en 2015, la suppression de nombreux trains Intercités et TER sur l'ensemble du réseau régional entre les 26 et 31 décembre 2016, avec ou sans remplacement par autocar ou taxi.

Outre le fait que de nombreux usagers travaillaient alors, en particulier dans les services, cette période de fêtes est propice aux déplacements familiaux ou de loisirs. La réduction de l'offre a donc entravé de manière inadmissible la mobilité des salariés et des voyageurs occasionnels. En 2015, la SNCF avait évoqué un problème de gestion du personnel qui aurait dû être résolu ou amélioré en 2016, cela n'a pas été fait.

Avion, car, voiture et Blablacar : le train n'avait sans doute pas assez de concurrents. La filiale de la SNCF spécialisée dans le covoiturage du quotidien, **IDVroom**, et le concessionnaire d'autoroute APRR testent en effet une ligne de covoiturage sur l'autoroute A43 entre Bourgoin-Jallieu et Lyon, en concurrence directe avec le TER. Les points d'arrêt étant définis, le service se présente comme un transport collectif qui met en relation conducteurs et passagers via l'application Pop & Vroom.

Depuis janvier 2017, la SNCF propose l'abonnement **TGVMax** (79 euros/mois) permettant aux 16-27 ans de voyager de manière illimitée, en 2ème classe, dans la plupart (94 %) des TGV et Intercités ; accessible uniquement sur Internet, il exige un engagement de trois mois minimum. **La carte Jeune**, destinée aux 12-27 ans, est maintenue : elle permet, pour 50 euros par an, d'avoir au moins 30 % de réduction sur tous les trains. Par contre l'abonnement illimité **iDTGVMax**, proposé depuis deux ans et souscrit par environ 10 000 voyageurs (60 euros/mois), est supprimé. Les abonnés de plus de 27 ans sont furieux : prévenus en dernière minute, alors qu'ils avaient organisé leur vie professionnelle ou personnelle en fonction de l'offre iDTGVMax, ils veulent pouvoir bénéficier de la nouvelle offre TGVMMax. Menacée d'une action en justice, la SNCF leur a proposé, pour 2 ans, une offre iDTGVMMax2.

Non au PNR, une contrainte dissuasive et discriminatoire

Face à la menace terroriste, le ministre belge de l'Intérieur Jan Jambon veut rendre obligatoire l'identification des voyageurs se déplaçant dans les trains, cars et bateaux sur le territoire européen, en imposant le fichier « Passenger Name Record » (PNR). Un accord a déjà été trouvé entre la Belgique, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la France pour expérimenter avant la fin 2017 le contrôle préalable des passagers des trains Thalys et Eurostar.

La mesure engendrerait des contraintes insupportables.

Le voyageur devrait fournir nom, sexe, date de naissance, numéro de téléphone, adresse de courriel, données complètes du trajet, données du document de voyage (type, numéro, nationalité, pays d'émission, date de validité), quantité, poids et identification des bagages. Des informations supplémentaires seraient exigées pour les voyageurs mineurs non accompagnés.

Les données à fournir sont si nombreuses que la vente d'un billet prendrait un temps dissuasif. Et l'enregistrement des données personnelles et des détails du voyage au moins 24 heures à l'avance rendrait impossible tout voyage international programmé en dernière minute et toute modification du voyage en cours de route. Les trains et les cars ne sont pas des avions, leur accès doit rester facile et fluide.

Une baisse de 12 % de la fréquentation des trains Copenhague-Malmö a été observée suite aux contrôles d'identité imposés par la Suède.

La mesure serait discriminatoire envers les voyageurs utilisant les trains et cars alors que les automobilistes peuvent circuler librement à travers l'Europe, elle inciterait à se déplacer en voiture. On peut dès lors douter de l'efficacité de cette mesure, par ailleurs inapplicable aux navetteurs transfrontaliers. Les terroristes disposent de bien d'autres possibilités de voyager à travers l'Europe de manière anonyme. Et l'Union européenne n'impose pas le PNR pour les vols intérieurs.

La Fédération Européenne des Voyageurs (FEV) et ses associations estiment, comme l'Union Internationale des Transports Publics et la Communauté Européenne du Rail, que le PNR imposerait de sévères restrictions sur les voyages internationaux en train ou en car au sein de l'Union européenne. Elles appellent les gouvernements européens à privilégier des mesures réalistes et proportionnées à la menace terroriste : « dans une Europe unifiée, on doit pouvoir circuler de manière aussi flexible qu'à l'intérieur de chaque pays ».

Conclusions



Paris-Gare-de-Lyon (MD)

● La comparaison entre les offres « low cost » (OUIGO), « low price » (les « petits prix ») et la tarification « classique » assortie de cartes de réductions commerciales met en évidence deux catégories de propositions de la SNCF :

- des **prix réduits** aléatoires ;
- des **cartes commerciales** garantissant des réductions sur tous les trains à toutes les catégories de voyageurs.

La « sauvegarde » de ces cartes, qui sont de la seule initiative de la SNCF, et leur amélioration pour les familles sont donc impératives **si l'on veut que l'activité commerciale du rail relève bien du service public.**

- La communication et l'information sur les cartes de réductions commerciales doit être fortement améliorée sur Internet et rétablie sur papier. Ces cartes sont présentées comme offrant « 25 % (30 % pour la carte Jeune) de réduction garantis » alors que la réduction joue par rapport au prix Loisir variable lié au yield management.

Plus généralement, **c'est toute la documentation de la SNCF qui est à reprendre** sous forme d'un guide qui explique, notamment, les principes de la tarification, puisque la seule règle du yield management compréhensible par le voyageur : « plus on achète tôt, moins c'est cher » n'est plus en vigueur.

- Si elle veut réduire le prix du train de façon durable, **la SNCF doit traiter les causes des surcoûts.** Elle doit mettre en œuvre les principes d'exploitation du low cost de l'aérien en saturant l'utilisation de son parc, dimensionné pour couvrir les heures de pointe. Cela suppose le maintien de circulations en heures creuses, en début de matinée, en fin de soirée, voire de nuit car le train en place assise reste nettement plus confortable et plus rapide que le car. Le cadencement des horaires contribue à faciliter ce modèle d'exploitation.

Le modèle économique du TGV est à rechercher en négociant avec SNCF Réseau les coûts des sillons en fonction d'un volume de commandes, compte tenu de la part importante des coûts fixes du système ferroviaire.

Il est donc nécessaire de revenir d'une politique de « petits prix » à une « politique de volume » basée sur une production de type « low cost ».

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

TGV : prix réduits et cartes commerciales

Confrontée à la concurrence croissante et agressive de l'avion à bas coût, de l'auto-car, du covoiturage et surtout de la voiture particulière avec un prix du carburant actuellement très bas, la SNCF a multiplié les offres à petits prix.

Les offres à coûts réduits

La gamme **iDTGV**, qui sera supprimée d'ici la fin 2017, visait à réduire les coûts de production avec une commercialisation uniquement par Internet et en faisant circuler à coût marginal une rame TGV accouplée à une rame « classique ». Le nombre d'itinéraires desservis n'a cessé de baisser et les relations transversales ont été systématiquement oubliées.

OUIGO constitue une vraie offre à bas coût (« low cost ») : rames de très grandes capacités (Duplex doubles), haute densité de sièges et absence de 1ère classe, service réduit à bord (peu de prises de courant, bagages payants, pas de bar), gares excentrées à péage réduit. La tarification ne dépend pas du statut du voyageur (jeune, senior...), elle est soumise aux seules règles du yield management pur comme dans l'aviation commerciale : plus le train est occupé, plus il est cher. Une différence notable : la concurrence aérienne oblige les compagnies à modérer leurs tarifs.

Les offres à « petits prix »

A défaut de coûts réduits, la SNCF développe des offres à prix réduits.

En 2015, elle a lancé **TGVpop**, offre entièrement digitalisée et essentiellement destinée aux jeunes. Les candidats au voyage « votent » pour la mise en circulation d'un train. Si les intentions de voyages sont suffisamment élevées, des prix réduits sont proposés sur un nombre limité de relations radiales.

Début 2017, la SNCF a lancé **TGVMax** pour les 12-27 ans, offre exclusivement commercialisée sur Internet mobile. Moyennant un abonnement mensuel, on peut réserver sous conditions un nombre « illimité » de voyages dans les 94 % de trains offrant régulièrement des places disponibles.

Par ailleurs, la SNCF propose, pour des billets non échangeables et non remboursables, des **prix réduits** soit pour des achats anticipés pour toutes les catégories de voyageurs, soit dans certains cas pour du « déstockage » en dernière minute de places invendues.

Ces ventes ressortent essentiellement d'un coût marginal et ne sont donc pas issues d'une production à bas coût.

Et les attentes des voyageurs ?

Le low cost routier peut être pratiqué sur tout itinéraire. Le low cost aérien est basé sur une flotte unifiée d'avions de petite capacité mais exploités intensément sur une plage horaire très large et sur un grand nombre d'itinéraires.

L'offre ferroviaire à coûts réduits, au contraire, est concentrée sur un nombre très limité de relations, ce qui accentue la discrimi-



mination entre quelques grands axes radiaux et le reste du réseau - à l'opposé des attentes des voyageurs.

Quant aux offres de la SNCF à « petits prix », elles présentent un caractère aléatoire, étant limitées à certains trains, à certains horaires et à certaines catégories de voyageurs.

Or, en majorité, les voyageurs se déplacent d'abord par nécessité, ce qui exige une tarification à faibles prix beaucoup plus large, mais aussi des offres à faibles coûts très étendues.

D'où la nécessité absolue de garder à la tarification commerciale de la SNCF un caractère de service public, conformément à l'article L. 2141-1 du code des transports : la SNCF a pour mission d'exploiter « selon les principes du service public » pour obtenir « l'utilisation la meilleure au plan économique et social du système de transport ».

Les réductions commerciales

Grâce au yield management, les voyageurs sans carte commerciale (on ne considère pas ici les tarifs sociaux) peuvent, pour des achats anticipés sur les trains les moins chargés, obtenir jusqu'à 35 % de réduction par rapport au plein tarif Loisir.

Les cartes de réductions commerciales (Week-end, Enfant+ et Senior+) garantissent une réduction supplémentaire de 25 % (30 % pour la carte Jeune). Les réductions atteignent ainsi des taux très intéressants. Et ces cartes autorisent maintenant des réductions supplémentaires sur les billets non échangeables et non remboursables achetés soit à l'avance, soit en dernière minute.

Ainsi, bien que présentées comme commerciales et décidées sous la seule autorité de la SNCF, **ces cartes présentent un intérêt majeur pour le service public** : elles couvrent toutes les catégories de clientèles et, contrairement au yield management dans l'aérien, elles offrent une réduction garantie en heure de pointe et pour l'ensemble des trains du réseau. Leur point faible concerne les familles pour lesquelles les prix restent trop élevés : la carte Enfant+ doit être réétudiée.

Les services ferroviaires en Allemagne et en Suisse

Les 6 propositions des Etats généraux de la Mobilité durable

Trains Intercités en France et en Allemagne

Il est regrettable que l'État, autorité organisatrice des services Intercités depuis 2010, se soit en grande partie dessaisi de sa compétence d'aménagement du territoire en transférant aux Régions la charge de services d'importance nationale, qui désormais sont devenus des TER (FNAUT Infos 252). Il s'agit là d'une évolution inquiétante qui accentue l'abandon d'une prérogative régaliennne entamé de longue date. La FNAUT ne peut que regretter que l'État paraisse n'endosser qu'à regret la responsabilité d'un outil d'aménagement essentiel en s'en défaussant sur les Régions.

Pendant ce temps, l'Allemagne a pris le 12 février dernier, une direction diamétralement opposée à celle de la France en matière de trains grandes lignes : le Bundesrat, assemblée qui représente les 16 Länder allemands, a approuvé un projet de loi exigeant du Bund (l'État fédéral) qu'il garantisse un niveau de desserte interrurbaine de base (« Grundangebot »).

La réforme ferroviaire de 1994 avait fait de l'État fédéral l'autorité organisatrice des transports ferroviaires de longue distance. La nouvelle loi, élaborée par le Bundesrat à la demande du Bund, a comme objectif de renverser la tendance à la réduction par la Deutsche Bahn du nombre des trains et des gares desservies, insidieuse depuis des années, et de développer à nouveau ce type de desserte, y compris avec les pays limitrophes de l'Allemagne.

Voilà donc un État national qui, actant un développement constant de la mobilité sur de grandes distances, endosse pleinement sa capacité d'autorité organisatrice ferroviaire, et demande au pouvoir législatif de préparer un texte qui garantisse une desserte grandes lignes aux villes du pays pour résister à l'abandon progressif de ses trains longue distance.

Michel Quidort, président de la FEV

Nouvelles d'Allemagne

Année 2016 record pour les transports publics allemands (transports urbains et trains régionaux) : 10,18 milliards de voyageurs transportés, soit +1,8 % de plus qu'en 2015. Cette augmentation concerne d'abord les chemins de fer régionaux (+2,8 %) et les trams et métros (+2,5 %). Les recettes commerciales ont progressé de 4 % pour atteindre 12,24 milliards d'euros.

Le taux de couverture des dépenses par les recettes décline légèrement à 76,1% (!) contre 76,6% en 2015, les causes principales étant les extensions de l'offre, l'évolution salariale et l'augmentation des coûts d'entretien.

La législation ferroviaire en Suisse

Afin de garantir l'irrigation de la totalité du territoire, une ordonnance fédérale de 2009 définit deux niveaux minimaux d'offre de transport public (toute localité d'au moins 100 habitants permanents doit être desservie) :

- une desserte minimale de 4 allers-retours du lundi au dimanche si la demande moyenne sur la section la moins fréquentée d'une ligne atteint 32 voyageurs par jour ;
- une offre de 18 allers-retours à la cadence horaire si la demande moyenne sur la section la plus fréquentée d'une ligne dépasse 500 personnes par jour.

L'application de ces standards au transport régional (rail et route) est exécutée par une commande conjointe de l'État et des cantons. Cantons et communes gèrent le transport local.

Le cadencement et les correspondances simultanées sont systématiques sur le réseau ferroviaire. Chaque ligne et chaque gare sont desservies par au moins un train par heure. Ce niveau de desserte est garanti même dans les zones peu denses, comme dans le canton des Grisons (26 habitants au km²). Dans beaucoup de régions une mobilité sans voiture est devenue possible.

Dans le canton du Jura, les zones commerciales doivent être à moins de 300 m d'un arrêt de transport collectif.

D'après La Vie du rail, 26-01-2016

Suisse : débat sur la concurrence ferroviaire

Olivier Français, élu vaudois libéral-radical, est favorable à la concurrence, sous certaines conditions : « je suis circonspect pour les grandes lignes, dont le bénéfice permet de financer le reste du réseau. Il ne faudrait pas assécher ce bénéfice. Ces lignes doivent rester dans les mains de compagnies suisses, qui garantissent aussi la qualité ».

Claude Héche, élu socialiste jurassien, estime qu'une ouverture à la concurrence sur les grandes lignes « peut améliorer l'offre ». Il met toutefois en garde contre de grands bouleversements qui risqueraient de reporter des charges sur les cantons. « Et si une petite ligne n'est pas rentable, elle apporte des passagers sur des tronçons plus importants, cela valorise son rôle ».

Parmi les 70 propositions issues des États généraux de la mobilité durable, organisés par le GART, l'UTP, la FNTV, la FNAUT, Régions de France et TDIE, six ont finalement été considérées d'un commun accord comme prioritaires. Elles avaient été défendues par la FNAUT et figuraient largement dans son projet de Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure (FNAUT Infos 253).

- **Créer un ministère des Transports et de la Mobilité de plein exercice** (le secteur des transports emploie environ 500 000 personnes, il concerne la santé publique, l'énergie et l'aménagement du territoire), et lui confier le pilotage de la délégation interministérielle à la sécurité routière. La FNAUT a toujours considéré que la sécurité routière devait être appréhendée dans le cadre de la politique des transports et pas seulement comme un problème spécifique (FNAUT Infos 183).

- **Élaborer une véritable loi de programmation financière** pour sanctuariser le versement transport et augmenter les ressources de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de France) à hauteur de 1 % du PIB.

- **Revenir à une TVA à 5,5 %** car les transports publics du quotidien (transports urbains, services de cars conventionnés, trains TER et TET) sont un service de première nécessité utilisé par 20 millions de Français (le coût pour l'État serait de 300 millions par an).

- **Soutenir financièrement** l'acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation des réseaux, et lancer le 4ème appel à projets de TCSP urbains qui avait été prévu par le Grenelle de l'environnement pour assurer la transition énergétique.

- Permettre aux Régions d'**expérimenter la concurrence dans le TER**.

- Travailler sur l'exercice du droit de grève et du droit de retrait, et sur l'**instauration d'un véritable service garanti** dans les transports en y associant toutes les parties prenantes.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM) pour la FNAUT

CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°254
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : http://www.fnaut.fr

Monsieur le Président,

Le secteur des transports s'est profondément dégradé au cours du précédent quinquennat, en particulier le secteur ferroviaire qui est aujourd'hui dans une situation catastrophique, qu'il s'agisse de l'état du réseau ferré ou de son exploitation. Mais vous pouvez redresser cette situation alarmante en réorientant rapidement la gouvernance du système ferroviaire, les investissements et la fiscalité environnementale.

L'exemple à suivre est celui de la Suisse, où la notion de service public est ancrée au sein de la population, et soutenue vigoureusement et de manière pérenne par les pouvoirs publics, Etat fédéral et cantons.

La politique des transports que nous préconisons doit intégrer les préoccupations de sécurité routière, de santé publique et de maîtrise du climat. Elle doit viser à enrayer l'étalement urbain, et à établir une équité entre les différents modes de déplacements.

Les besoins de transport collectif à satisfaire sont énormes. Aussi nous vous demandons de prendre rapidement les mesures décisives suivantes :

- le lancement du 4ème appel à projets de TCSP urbains prévu par le Grenelle de l'environnement ;
- une augmentation d'au moins 1,5 milliard d'euros par an des crédits disponibles pour la régénération et la modernisation du réseau ferré ;
- la baisse de 10 % à 5,5 % du taux de la TVA appliquée aux transports publics de proximité (urbains et régionaux), qui constituent, de plus en plus, un service de première nécessité car ils permettent d'accéder à l'emploi ;
- le financement de ces mesures d'urgence par une hausse de la TICPE, de quelques centimes par litre de carburant. Cette hausse est d'autant plus justifiée que les automobilistes, pénalisés par la congestion dans les zones denses, seraient les premiers bénéficiaires d'un développement des transports collectifs.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

La législation ferroviaire française et européenne

pp. 2-3

Le rapport Savary-Pancher
Le contrat de performance

pp. 4-5

Etat - SNCF Réseau

p. 6

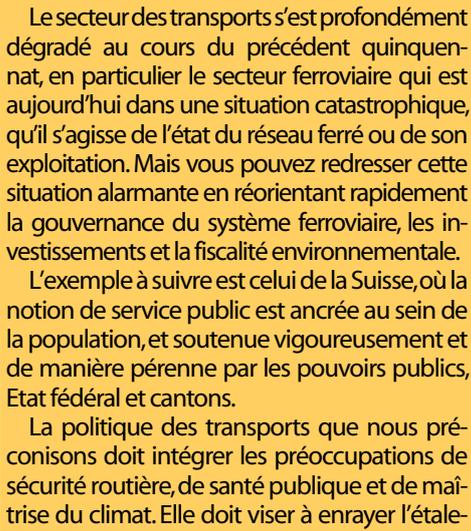
Des portillons pour le TGV

p. 7

Les autoroutes ferroviaires

p. 8

Le rapport Savary-Pancher : un bilan de la réforme ferroviaire de 2014



LGV Rhin-Rhône (MD)

Nous rappelons l'évolution récente de la législation ferroviaire française et européenne. Puis nous étudions le rapport Savary-Pancher qui présente un premier bilan de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. La FNAUT partage l'analyse des deux députés et une partie de leurs propositions, mais s'en distingue, en particulier, en estimant que la loi ne garantit pas assez l'indépendance de SNCF Réseau, que les orientations stratégiques de SNCF Mobilités sont dangereuses, et que les contraintes financières peuvent être fortement atténuées par la fiscalité environnementale. Nous présentons en complément l'analyse, très sévère, du contrat de performance Etat-SNCF Réseau effectuée par l'ARAFER.

Suisse : le réseau modèle

La qualité du système ferroviaire suisse est bien connue. Le transport de voyageurs est fiable et ponctuel, le réseau dense, la fréquence des dessertes élevée. Le transport du fret est tout aussi performant et, comme l'illustrent les ouvertures des tunnels de base du Lötschberg en 2007 puis du Gothard en 2016, le report du trafic routier sur le rail est une priorité nationale : la part modale du rail est de 38 % (69 % même en transit international) contre 20 % en moyenne européenne et 10 % en France.

Comment expliquer ce succès du rail en Suisse, alors que le taux de motorisation y est un peu plus élevé qu'en France (en 2011, 526 voitures pour 1000 habitants contre 482) et le lobby routier tout aussi actif ?

Les décisions sont prises de manière très démocratique (c'est à la suite de l'Initiative des Alpes qu'a été décidé en 1994 le programme des NTFA, nouvelles traversées ferroviaires alpines).

Le réseau ferré principal est exploité avec talent par les CFF, les lignes secondaires le

sont par des entreprises d'économie mixte dominées par les autorités cantonales, proches du terrain.

L'Etat fédéral, les cantons et les exploitants savent coordonner parfaitement leurs offres et proposent un billet unique pour tout voyage, y compris transports urbains et cars postaux.

Le cadencement national des circulations a été introduit dès 1982, accompagné d'une modernisation du réseau et de mesures d'exploitation très efficaces.

Enfin, et c'est fondamental, le rail relève d'une stratégie de long terme (Rail 2040) et dispose d'un fonds de développement dédié et diversifié (TVA, taxe sur les huiles minérales, écoredevance RPLP) non soumis aux fluctuations budgétaires annuelles.

Bien entendu, la France est beaucoup plus vaste que la Suisse et ses traditions ne sont pas les mêmes. Mais la clairvoyance de nos voisins et leur souci de l'avenir sont transposables en France.

Jean Sivardière

Historique de la législation ferroviaire en France

Chemin de fer du Harz, Allemagne (MD)

Avant d'analyser le rapport Savary-Pancher, il est utile d'avoir une vue d'ensemble de la législation ferroviaire depuis les origines du chemin de fer.

Avant 1938

11 juin 1842 : la loi Legrand, première loi sur les chemins de fer, définit un programme d'extension du réseau ferré et le principe des concessions : les communes cèdent les emprises ; l'État construit les gares et les ouvrages d'art ; les compagnies posent les voies, financent le matériel roulant et exploitent à leurs risques et périls.

25 mai 1878 : création du Réseau de l'État, qui reprend les lignes de la Compagnie de l'Ouest tombée en faillite.

17 juillet 1879 : loi concrétisant le plan Freycinet relatif aux lignes principales à voie normale.

11 juin 1880 : deuxième loi Freycinet (lignes d'intérêt local, à voie métrique).

19 avril 1934 : premier décret de coordination rail-route.

De 1938 à 1982

1er janvier 1938 : création de la SNCF, société anonyme d'économie mixte dont l'État possède 51 % du capital. La SNCF reprend l'actif et le personnel des grands réseaux privés (Nord, PLM, PO-Midi, Est) ou publics (Réseau de l'État et lignes d'Alsace-Lorraine), à l'exception des lignes secondaires (VFIL). La totalité du capital doit revenir à l'État fin 1982.

14 novembre 1949 : nouveau décret de coordination rail-route.

27 janvier 1971 : l'État donne à la SNCF une autonomie de gestion. L'État doit compenser financièrement les obligations de service public qu'il lui impose. En contrepartie, la SNCF doit rétablir son équilibre financier.

Février 1978 : publication du rapport Guillaumat sur les transports terrestres.

De 1982 à 2014

30 décembre 1982 : la LOTI (loi Fiterman) est promulguée, elle transforme la SNCF en EPIC (établissement public industriel et commercial). Les agents conservent leur statut spécifique.

1er mars 1983 : la SNCF crée le service d'action régionale (SAR).

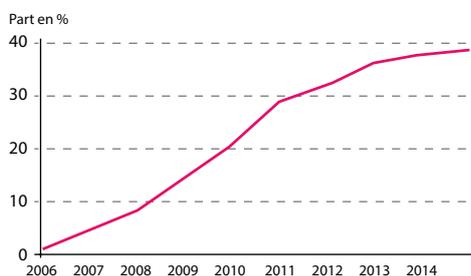
1er janvier 1997 : suite à l'adoption de la loi Pons-Idrac, la propriété du réseau ferré national (RFN) est transférée à un nouvel EPIC, RFF.

La SNCF conserve essentiellement la mission d'exploiter les services de transport de marchandises et de voyageurs. Elle reste toutefois le gestionnaire délégué de l'infrastructure pour le compte de RFF. L'État s'engage à désendetter le système ferroviaire.

1997 : début à titre expérimental du transfert de la compétence du TER aux régions administratives (suite de la loi Pasqua de 1995).

1er janvier 2002 : la loi Gayssot (SRU) transfère la gestion de tous les services ferroviaires régionaux aux Régions, qui en deviennent autorités organisatrices hors Ile-de-France.

5 janvier 2006 : la loi Perben crée l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et ouvre le réseau ferré national (RFN) à la concurrence pour le transport intérieur du fret. Les opérateurs privés assurent aujourd'hui près de 40 % du trafic (voir le graphique ci-dessous).



8 décembre 2009 : la loi ORTF (loi Busseau) sur l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires sépare la DCF (direction des circulations ferroviaires) de SNCF Infra. La DCF assure pour RFF l'attribution des sillons et la gestion du trafic.

La loi ouvre le RFN à la concurrence pour le transport international de voyageurs et le cabotage entre deux villes françaises sur les trains internationaux, elle crée aussi l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires).

Elle autorise RFF à confier à des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des lignes fret à faible trafic (lignes capillaires).

13 décembre 2010 : convention État-SNCF sur les trains TET.

Depuis 2014

4 août 2014 : la loi portant réforme ferroviaire est votée par les députés PS, PRG, EELV et UDI. Les députés PC et UMP la rejettent. Elle réunit SNCF et RFF et entre en vigueur le 1er janvier 2015. RFF, la DCF et SNCF Infra sont fusionnés au sein de SNCF Réseau.

7 août 2015 : la loi NOTRe renforce les compétences des Régions en matière de mobilité : elles deviennent responsables des transports collectifs non urbains et de l'intermodalité, elles peuvent se voir transférer la propriété d'infrastructures ferroviaires.

15 octobre 2015 : l'ARAF devient l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) chargée de réguler également le nouveau marché des transports réguliers interurbains en autocar et suivre l'économie des concessions autoroutières.

La législation européenne

La législation française est fortement encadrée par les directives et règlements de la Commission européenne, regroupés en 4 paquets ferroviaires. La Commission vise une libéralisation régulée du marché afin d'enrayer le déclin du secteur ferroviaire.

1991 : la directive 91/440, transposée en droit français en 1995, impose une **séparation comptable de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation**. Elle ouvre les réseaux nationaux aux exploitants des autres États pour le transport international du fret.

2001 : la Commission publie son premier paquet ferroviaire. La directive 2001/12 libéralise le **transport international de fret** et précise les conditions d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). La directive 2001/13 définit les conditions d'attribution des licences d'entreprise ferroviaire permettant l'exploitation de services de fret sur le RTEFF. La directive 2001/14 organise la répartition des capacités ferroviaires, la tarification des sillons fret et la certification en matière de sécurité.

2004 : le deuxième paquet ferroviaire libéralise le **transport national de fret** et énonce les premières spécifications techniques d'interopérabilité. Il prévoit la création d'une autorité nationale de sécurité dans chaque État membre, indépendante des exploitants et des gestionnaires d'infrastructure, chargée de veiller à l'application des réglementations en matière de sécurité et d'interopérabilité. Il étend le droit d'accès des exploitants licenciés à l'ensemble des réseaux. Il crée une **Agence ferroviaire européenne** (ERA), chargée de normaliser la sécurité et l'interopérabilité entre réseaux et dont le siège est fixé à Valenciennes.

2007 : le troisième paquet ferroviaire ouvre à la concurrence le **transport international de passagers**, les États membres pouvant restreindre le cabotage, qui ne doit être qu'accessoire au service international, s'il menace l'équilibre économique d'un service défini par un contrat de service public.

Publié la même année, le règlement OSP 2007/1370 (« obligations de service public ») introduit l'appel d'offres compétitif dans le domaine des transports publics – en excluant le rail.

Le règlement 1371/2007 formalise les premiers droits des passagers ferroviaires internationaux, avec toutefois de nombreuses exemptions.

2012 : la directive 2012/34 a refondu les trois premiers paquets et établi un espace ferroviaire européen unique.

En février **2013**, la Cour de justice de l'Union européenne a légitimé le modèle d'organisation des entreprises ferroviaires historiques en holding.

Le quatrième paquet ferroviaire : une occasion manquée

Lancé par le Parlement Européen en 2009 et voté fin 2016, le quatrième paquet ferroviaire est le point final d'un processus qui a débuté en 1991 avec un triple objectif : une meilleure qualité des services ferroviaires, de meilleurs résultats pour l'argent investi dans le réseau, une meilleure efficacité du rail en Europe.

Deux outils devaient aider à atteindre ces objectifs : une ouverture du marché par la mise en place d'une concurrence régulée, et une harmonisation technique pour l'interopérabilité des réseaux. Cette note actualise une première analyse (FNAUT Infos 240).

Le quatrième paquet ferroviaire entrera en vigueur en décembre 2017. Il comprend deux « piliers » : l'un, technique, traite de la sécurité et de l'interopérabilité ; le second, politique, traite de la gouvernance (séparation des tâches de gestionnaire d'infrastructure de celles d'exploitant des services) et de l'ouverture des services publics ferroviaires à la concurrence régulée (« OSP »).

Ce quatrième paquet devait parachever l'ouverture du marché ferroviaire et créer un système européen ouvert et transparent, pierre d'angle du Grand marché unique européen.

Un pilier technique satisfaisant

Afin d'accélérer la mise en service des nouveaux matériels roulants et l'amélioration de la qualité de service, l'ERA est dorénavant habilitée à délivrer les certificats de sécurité ; l'homologation technique des matériels sera coordonnée entre l'ERA et les autorités nationales de sécurité (EPSF en France).

Ces nouvelles procédures vont réduire les longues et coûteuses opérations d'homologation et de certification nationales et éviteront les difficultés et les retards de mise en service rencontrés jusque-là par les exploitants et les autorités de transport.

C'est une bonne nouvelle pour les voyageurs qui verront s'affirmer ainsi une meilleure

compétitivité du rail face aux autres modes de transport.

Un pilier politique décevant

Le document essentiel est le règlement OSP 1370/2007 (modifié) par lequel l'attribution compétitive des contrats de service public ferroviaire devait devenir la règle, achevant ainsi l'ouverture du marché par la concurrence régulée. Malheureusement, la version définitive adoptée en est loin. L'attribution directe demeure possible avec de nombreuses dérogations (articles 3, 4 & 5), certaines faisant appel à des critères larges, et pour certains, imprécis :

- attribution directe à « l'opérateur interne » (opérateur sur lequel l'autorité de transport exerce un contrôle semblable à celui qu'elle exerce sur ses propres services) ;
- dérogation « De minimis » pour les petits pays ;
- dérogation pour « circonstances exceptionnelles » ;
- attribution directe « sur performances » s'il existe des « caractéristiques spécifiques » du contrat ou du marché ferroviaire (complexité, isolement technique ou géographique,...) et si l'attribution directe garantit l'amélioration des performances (qualité de service ou rapport coût/efficacité).

Des effets défavorables aux voyageurs sont à craindre :

- l'attribution directe quasi-discretionnaire pourrait conduire à de nombreuses actions en justice entraînant une incertitude légale, le retard ou l'interruption de contrats, et surtout une défiance de la part des autorités organisatrices à l'égard de l'ouverture, avec la crainte de procédures à l'issue incertaine ;
- le maintien de l'attribution directe comporte un risque sérieux de perpétuation de la qualité médiocre et de la dérive des coûts de production.

Ces effets négatifs vont être amplifiés par la longueur de la période de transition (2019-2023) pendant laquelle les Etats membres devront se mettre progressivement en conformité avec le nouveau règlement OSP modifié.

Les contrats attribués directement avant la fin 2023 pourront se faire sans justification et durer 10 ans (15 si l'exploitant doit acheter le matériel roulant), ce qui pourrait retarder l'ouverture effective à 2033 (ou même 2038) dans les pays réticents, ce qui n'est pas sérieux.

En résumé, l'appel d'offres compétitif sera obligatoire après le 24 décembre 2023, sauf dans les cas où l'attribution directe reste possible, mais tout commence en 2019,



RegioDB, Allemagne (MD)

date à partir de laquelle les Etats membres devront progressivement se conformer au texte afin de se préparer à la date limite de 2023. Les premiers appels d'offres devront donc être lancés au plus tard en 2019, date qu'il est bien sûr possible d'anticiper !

La directive gouvernance

Cette directive traite des relations entre gestionnaire d'infrastructure et exploitant ferroviaire au sein des entreprises intégrées (du type DB ou SNCF). Il faut signaler deux points :

- les contrats de service public ferroviaire sont protégés des services commerciaux (en « open access »), si ces derniers compromettent leur équilibre économique (article 11) ;
- mais la mise en place, par les exploitants ou les Etats membres, de systèmes de billetterie et d'information intégrés reste facultative, et non obligatoire comme initialement prévu (article 13a).

Des objectifs illusoirs

Le chemin de fer est un levier essentiel du développement économique, de l'aménagement du territoire et de la transition écologique. Mais il est à craindre que la version finale du 4ème paquet ferroviaire ne soit pas d'un grand secours pour atteindre les objectifs fixés par le Livre Blanc européen de 2011 et confirmés en 2016, qui visent un transfert modal de 50 % de la route vers le rail à l'horizon de 2030 !

L'attribution directe profitera aux Etats membres où subsistent des monopoles protégés qui pourront continuer à se développer hors de leurs frontières, sans être inquiétés chez eux. La dégradation de la qualité de service du rail s'y poursuivra, ainsi que la fermeture ou le transfert sur route de lignes régionales et nationales.

Le quatrième paquet ferroviaire est donc une vraie occasion manquée de relancer le transport ferroviaire de voyageurs par la concurrence régulée et par une séparation effective entre infrastructure et exploitation dans les entreprises ferroviaires intégrées.

Michel Quidort



LGV Rhin-Rhône (MD)

Le rapport Savary-Pancher

Dans leur rapport publié en octobre 2016, les députés Gilles Savary (PS) et Bertrand Pancher (UDI) ont examiné successivement les objectifs de la loi du 4 août 2014 et ses principales dispositions avant d'en présenter une évaluation critique.

Les objectifs de la réforme

- **Abolir la séparation juridique « artificielle » entre SNCF et RFF**, source d'une grande confusion et de nombreux conflits entre les deux EPIC, en partie corrigée par la loi ORTF de 2009.

- **Enrayer la dérive de l'endettement** selon une « dynamique non soutenable » (30,4 milliards en 1996, dont 20 ont été affectés à RFF ; près de 50 aujourd'hui pour l'ensemble du système ferroviaire avec une augmentation tendancielle de 3 milliards d'euros par an).

Les deux députés mettent clairement en cause les défaillances passées de l'Etat, déjà soulignées à l'automne 2011 lors des Assises du ferroviaire :

- une « gouvernance ambiguë et obsolète », l'enchevêtrement des compétences de la SNCF et de RFF n'ayant pas garanti « l'impartialité et la transparence d'accès au réseau » ;
- « l'absence de reprise de la dette historique par l'Etat et de financement pérenne du réseau, qui n'a pas permis au système ferroviaire de fonctionner sans augmenter son endettement ».

Selon les deux députés, la croissance de la dette de RFF est due :

- pour moitié aux charges financières liées à la dette et au déficit d'exploitation, les péages ne compensant pas les coûts de la maintenance et de la régénération du réseau ;
- pour moitié aux investissements de développement du réseau (les Contrats de Plan Etat-régions 2007-2013 et les 4 LGV du Grenelle de l'environnement).

Les dispositions de la loi

- La loi définit le rôle de « l'Etat stratège » et crée le **Haut comité du transport ferroviaire**, qui réunit toutes les parties prenantes (dont la FNAUT) et donne son avis sur la politique ferroviaire nationale. Le premier rapport stratégique du gouvernement a été examiné par le Haut comité le 15 septembre 2016, il énonce les 5 priorités que l'Etat fixe au système ferroviaire :

- donner la priorité absolue au maintien de la sécurité ferroviaire ;
- mettre le rail au service d'un aménagement équilibré du territoire ;
- améliorer la qualité de service ;
- reconquérir la compétitivité avec un cadre social rénové de haut niveau ;
- enfin maîtriser la dette ferroviaire.

- La loi instaure un **groupe public ferroviaire unifié** composé :

- d'un **EPIC de tête**, « SNCF », chargé du pilotage stratégique du groupe et de missions

transversales (il rassemble 10 000 salariés, son chiffre d'affaires 2015 est de 1 milliard d'euros) ;

- d'un **EPIC d'exploitation**, « SNCF Mobilités » (il rassemble 196 000 salariés, son CA 2015 est de 29,3 milliards d'euros. SNCF Mobilités comprend SNCF Voyages, Gares et Connexions, SNCF Logistics (fret et logistique) et SNCF Keolis (transport urbain) ;

- enfin d'un **EPIC gestionnaire du réseau**, « SNCF Réseau », auquel sont transférés les personnels de SNCF Infra et de la DCF, théoriquement indépendant de SNCF Mobilités (il rassemble 54 000 salariés, son CA 2015 est de 6,3 milliards d'euros).

- La loi impose l'établissement de **contrats de performances entre l'Etat et chacun des trois EPIC**, et une « règle d'or » selon laquelle les dépenses de développement du réseau (donc hors maintenance) doivent être évaluées au regard du ratio entre la dette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau. Si un ratio de 18 est dépassé, les projets doivent être financés par l'Etat ou les collectivités territoriales. La règle d'or vise donc à dissuader les pouvoirs publics de charger SNCF Réseau de dettes liées à des projets « économiquement déraisonnables ».

- La loi impose d'atteindre la **couverture du coût complet du réseau** par les ressources de SNCF Réseau dans un délai de dix ans à compter du premier contrat entre SNCF Réseau et l'Etat.

- La loi renforce la **compétence des Régions** en les intégrant dans la gouvernance du système ferroviaire, en leur accordant la possibilité d'assurer la maîtrise d'ouvrage de travaux sur les lignes d'intérêt régional et de choisir l'exploitant de ces lignes TER, ainsi qu'en leur attribuant la liberté tarifaire.

- Enfin la loi renforce considérablement les **pouvoirs du régulateur**.

Les réussites de la loi

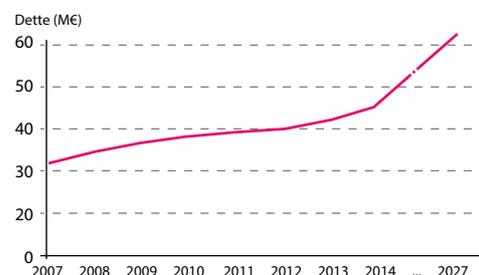
Selon les deux députés, la réforme est globalement satisfaisante, mais n'est que **partiellement appliquée** et n'est **pas allée assez loin** : elle était indispensable, mais elle doit être complétée.

Une réussite évidente est la mise en place très rapide de la nouvelle organisation du système ferroviaire, en particulier l'intégration de RFF, de la DCF et de SNCF Infra au sein de SNCF Réseau : « une performance managériale, un chantier colossal mené dans des délais remarquables ». Autres points positifs : le renforcement du rôle des Régions et surtout des prérogatives de l'ARAFER, le régulateur indépendant.

Les faiblesses de la loi

Les faiblesses concernent la dette ferroviaire et l'arrivée de la concurrence.

La dérive de la dette, qui atteint 50 milliards (42 pour SNCF Réseau et 7 pour SNCF Mobilités, d'où au total 1,5 milliard de frais financiers annuels), n'est pas maîtrisée. A terme, l'asphyxie financière guette le système ferroviaire, surtout si les taux d'intérêt, très bas aujourd'hui, remontent. Une reprise de la dette par l'Etat a été envisagée mais, pour ne pas creuser le déficit de l'Etat, le gouvernement a privilégié les conséquences de la loi de 2014 pour redresser la situation, c'est-à-dire les effets de la « règle d'or » et la mise en place du contrat de performance entre le groupe SNCF et l'Etat.



On observe cependant que :

- deux ans et demi après le vote de la loi ferroviaire, le contrat de performance entre l'Etat et les 3 EPIC n'a toujours pas été mis en place malgré le rôle de stratège que l'Etat revendique (il n'a été publié qu'en avril 2017, voir page 6) ;
- la règle d'or n'est pas appliquée ; le financement du CDG Express, dont la rentabilité est surestimée, reposera en partie sur SNCF Réseau malgré son manque de rentabilité ;
- les gains de productivité annoncés, issus de la réorganisation du groupe, seraient de 653 millions d'euros en 2015. Mais le rapport pointe « l'extrême difficulté à vérifier de telles informations au sein d'un groupe à la comptabilité difficilement pénétrable ».

Par ailleurs la loi ne prépare pas la SNCF à **l'arrivée prochaine de la concurrence en transport des voyageurs**. Le nouveau règlement RH077, qui précise les conditions et horaires de travail des cheminots, a été imposé par le gouvernement à la direction de la SNCF : il limite la productivité de SNCF Mobilités et affaiblit sa capacité à résister à la concurrence actuelle (autocars, covoiturage et avion à bas coût) et future (opérateurs ferroviaires privés).

Le rapport note que : « Dès 1994, l'Allemagne a ouvert ses trains régionaux à la concurrence. Mais la France a adopté une stratégie ambivalente de compétition active sur les marchés ouverts (Allemagne, Royaume-Uni, Italie, ...) et de défense passive au plan national. Le groupe SNCF réalise désormais 33 % de son CA à l'étranger (dans 120 pays) contre 15 % en 2007 ».

Les propositions du rapport



Travaux en gare de Mouchard (MD)

1 - Transposer en droit français le quatrième paquet ferroviaire et définir les conditions de l'**ouverture à la concurrence** entre opérateurs ferroviaires.

Transformer SNCF Mobilités en société anonyme à capitaux 100 % publics, comme la Deutsche Bahn depuis 1994, « afin de lui donner toutes ses chances » face à la concurrence (et aussi pour protéger les intérêts de l'entreprise face à des initiatives éventuellement dangereuses de l'Etat).

2 - Faire adopter par le Parlement une **programmation prévisionnelle des investissements ferroviaires** suite à un grand débat national, comme en Allemagne, en Autriche et en Suisse.

Orienter les investissements prioritairement vers la régénération des étoiles ferroviaires et des contournements d'agglomérations, et la modernisation des grandes lignes structurantes.

3 - **Maintenir des concours publics soutenus et croissants** au réseau ferré et sécuriser les ressources financières de l'AFITF. Pallier les effets pervers du principe du péage au coût complet.

4 - **Transférer Gares et Connexions de SNCF Mobilités à SNCF Réseau** comme le demande l'ARAFER, « seule option apte à garantir une unification patrimoniale » source de transparence et d'équité entre opérateurs.

5 - **Donner aux Régions les moyens d'assumer pleinement leur mission** d'autorités organisatrices de la mobilité grâce à une recette dédiée (Eurovignette régionalisée à taux faible mais étendue à tous les véhicules motorisés) pour financer leurs routes et voies ferrées ; leur permettre d'acheter elles-mêmes du matériel roulant et de le gérer ; leur déléguer une partie du réseau, voire les autoriser à créer un réseau régional.

Expérimenter de manière anticipée la concurrence sur les TER.

6 - **Privilégier les besoins des usagers sur ceux de l'industrie ferroviaire.**

7 - **Poursuivre la relance du fret ferroviaire** en améliorant la qualité des sillons, en s'appuyant sur la politique européenne des corridors fret, en développant l'intermodalité rail-route, en revoyant les normes de rénovation du réseau capillaire pour en limiter les coûts, enfin en maintenant le niveau de subventionnement des péages fret et du transport combiné (aide à la pince).

Le point de vue de la FNAUT

La politique ferroviaire passée

La FNAUT ne peut qu'approuver globalement l'analyse des deux députés concernant les défaillances passées de l'Etat en matière de gouvernance et de financement du système ferroviaire.

Elle considère cependant que la dégradation du réseau classique et la croissance de la dette ferroviaire ne s'expliquent pas seulement par une politique dite de « tout TGV », mais résultent pour une large part de la politique incohérente de l'Etat qui a favorisé les modes concurrents du rail.

Par ailleurs elle ne partage pas la critique faite de l'ouverture à la concurrence dans le secteur du fret ferroviaire en 2006, qui aurait eu « des conséquences catastrophiques » : la chute du fret ferroviaire est antérieure à 2006 et à la crise économique de 2008 (57,7 milliards de tonnes x km (TK) en 2000 ; 40,7 en 2005 ; 30 en 2010 ; 32 en 2014). La montée en puissance rapide des nouvelles entreprises ferroviaires, dont la part de marché est aujourd'hui proche de 30 % en TK, a permis de freiner l'évolution passée, due aussi à l'accentuation des avantages accordés au transport routier (autorisation de circulation des 44 tonnes, baisse de la taxe à l'essieu, abandon de l'écotaxe...).

La réforme de 2014

La FNAUT approuve le jugement global des deux députés sur la loi du 4 août 2014 : ses réussites (création rapide de SNCF Réseau, renforcement du rôle des Régions et de l'ARAFER) et ses faiblesses (poursuite de l'endettement, impréparation de la SNCF à l'arrivée prochaine de la concurrence).

Comme les deux députés, elle considère que le rapport stratégique présenté par le gouvernement au Haut comité du transport ferroviaire expose des objectifs satisfaisants (régénération du réseau classique, règle d'or) mais reste muet sur les financements nécessaires aujourd'hui pour redresser le système ferroviaire (le traitement de la dette est abandonné explicitement) : or c'est l'Etat qui doit financer les grands travaux ferroviaires voyageurs et fret (LGV, Lyon-Turin, CFAL).

L'avenir du système ferroviaire

La FNAUT approuve globalement les sept propositions des deux députés, et en particulier la séparation entre Gares et Connexions et SNCF Mobilités (pour faciliter la mise en place du guichet unique pour la distribution des titres ferroviaires et la gestion des situations perturbées), et la transformation de SNCF Mobilités en société anonyme (afin de la protéger des pressions extérieures l'amenant à faire des investissements non rentables).

Cependant la FNAUT est en désaccord avec le rapport Savary-Pancher sur de nombreux points :

- elle estime que *l'EPIC de tête est inutile* et demande son remplacement par une Agence ferroviaire chargée de proposer à l'Etat une politique de long terme avec les toutes parties prenantes, et de veiller à la cohérence entre les politiques des exploitants et du gestionnaire de l'infrastructure (GI) ;

- elle constate que *la loi actuelle ne garantit pas vraiment l'indépendance du GI, SNCF Réseau*. Un nouveau GI, totalement indépendant des exploitants et garantissant une égalité de traitement entre eux, doit regrouper la gouvernance du réseau, sa maintenance et son développement, la gestion et la tarification des sillons (*celle-ci doit inciter les opérateurs à utiliser davantage le réseau*) ;

- elle regrette que *le rapport ne remette pas en cause les orientations de SNCF Mobilités*, stratégiques (diversification des activités par croissance externe : création de Ouibus qui concurrence frontalement le train et dont le déficit 2016 atteint 30 millions d'euros, rachat de 45 % du capital de l'opérateur suisse BLS) et commerciales (limitation des fréquences du TGV et concentration des services sur les LGV...) ;



Gare SNCF de Paris-Nord (FM)

- elle regrette que le rapport ne définisse aucune politique globale de la mobilité et *ne remette pas en cause la politique de l'Etat qui favorise les concurrents du rail* (autocar, covoiturage, avion à bas coût, camion) par ses choix d'investissements, sociaux (renoncement à la polyvalence des cheminots du fret) et fiscaux (abandon de l'écotaxe) ;

- enfin *elle ne partage pas la vision malthusienne de l'avenir du rail exprimée dans le rapport* ; celui-ci dénonce « une nouvelle fuite en avant dans les grands projets de nature très politique, à l'évaluation économique et sociale approximative » (il s'agit bien sûr de la LGV Bordeaux-Toulouse et du Lyon-Turin, mais pendant ce temps, Bertrand Pancher défend avec acharnement le canal Seine-Nord, que défendait déjà le rapport Savary de 2013).

Il ne faut pas opposer le TGV aux TER et Intercités : toutes les composantes de l'offre ferroviaire sont nécessaires aux voyageurs et aux territoires. La FNAUT réaffirme qu'il est possible de concilier la construction de nouvelles LGV et une modernisation ambitieuse du réseau classique : on peut en effet emprunter en profitant des taux actuels d'intérêt, très bas, et utiliser le produit de la fiscalité environnementale, quasi-inexistante en France.

Contrat de performance Etat - SNCF Réseau : l'ARAFER critique sévèrement le projet

LGV SEA en construction (MD)

L'ARAFER a rendu fin mars un avis négatif, consultatif, dont le gouvernement n'a tenu aucun compte. Son président Bernard Roman s'est interrogé : « y a-t-il une vraie volonté ferroviaire dans ce pays ? Ce contrat, pièce maîtresse de la loi de réforme ferroviaire, n'en respecte pas du tout l'esprit ». Le sénateur centriste Hervé Maurey, membre du conseil de surveillance de la SNCF, est encore plus cinglant : « le gouvernement continue à mettre sérieusement en péril l'avenir du système ferroviaire ».

Un contrat irréaliste

Ce projet de contrat, qui devra être soumis au Parlement, prévoit que 32 milliards d'euros seront consacrés à la rénovation du réseau existant en dix ans : l'ARAFER juge cependant que le contrat est irréaliste et « déconnecté du contexte économique ». En effet :

- aucune vision à long terme de la consistance du réseau n'est présentée ;
- la règle d'or introduite pour encadrer les investissements de développement, notamment les lignes nouvelles, est déjà enterrée ;
- 32 milliards ne suffiront pas pour assurer le maintien du seul réseau dit structurant (environ 18 000 km de lignes classées UIC 2 à 6) ;

- l'avenir des lignes secondaires (UIC 7 à 9) est renvoyé sur les Régions, alors que ces lignes font partie du réseau national dont SNCF Réseau est propriétaire mais en préconise la fermeture ;

- l'ARAFER déplore qu'aucune explication n'ait été donnée sur les raisons d'une hausse des péages au-delà de l'inflation (en moyenne + 2 % par an entre 2018 et 2026 et jusqu'à + 3,6 % les trois dernières années du contrat) et sur sa soutenabilité par les opérateurs ; cette hausse, contestée par SNCF Mobilités, pénalise gravement tous les trafics - TGV (le péage représente 40 % du prix du billet), Intercités, TER et fret - ; elle incite SNCF Mobilités à réduire le nombre des sillons commandés et constitue un frein à l'arrivée de nouveaux opérateurs « en open access » ;

- le contrat affirme que SNCF Mobilités va faire des gains de compétitivité, notamment pour faire face à l'arrivée de la concurrence, mais il ne précise pas comment la dérive de ses coûts de production sera maîtrisée ;

- de même, SNCF Mobilités devrait bénéficier de recettes commerciales supplémentaires, mais l'ARAFER ne voit pas comment elle pourra y parvenir : le TGV subit la concurrence agressive du covoiturage, de l'autocar et de l'avion à bas coût ; il est déjà considéré comme trop cher ; et sa marge commerciale ne cesse de diminuer (elle est passée en quelques années de 20 % à 8,5 % en 2016). Pour le remplir, SNCF Mobilités doit baisser ses coûts, notamment en développant Ouigo (pour la FNAUT, ce sont les coûts, et donc les prix, de tous les services ferroviaires qui doivent être abaissés - FNAUT Infos 254).

Une explosion de la dette

Le « gendarme du rail » s'alarme donc de l'évolution attendue de la dette. Celle de SNCF Réseau devrait atteindre 63 milliards en fin de contrat (elle atteint déjà aujourd'hui 42 milliards et le rapport transmis par le gouvernement au Parlement en début d'année 2016 annonçait sa stabilisation au niveau de 50 milliards).

SNCF Réseau dispose en effet de recettes largement inférieures à ses dépenses pour entretenir le réseau, et son endettement augmente de 1,5 milliard par an en moyenne (il devrait augmenter encore de 400 millions par an après 2026). Et la capacité d'autofinancement de SNCF Mobilités ne couvre plus que 73 % des 716 millions investis en 2016, principalement pour acheter des rames TGV neuves.

L'ingérence de l'Etat

Selon l'ARAFER, qui suggère une stabilisation des péages au niveau de l'inflation, si la SNCF est aujourd'hui en difficulté, c'est en raison de l'ingérence de l'État dans ses affaires : les politiques décident de lancer de nouvelles lignes forcément déficitaires, Paris-Bordeaux ou Lyon-Turin (une opinion contestable car elle suppose le maintien des pratiques commerciales malthusiennes de la SNCF) et lui imposent des achats de matériel roulant dont elle n'a pas besoin. L'État interfère aussi dans les discussions sociales et bloque les réformes : début 2016, le gouvernement a exigé de la direction qu'elle suspende ses projets par crainte de grèves en pleine discussion de la loi Travail.

L'ARAFER s'inquiète spécialement de l'avenir du fret ferroviaire. La législation européenne prévoit que les opérateurs acquittent un péage couvrant au moins le coût marginal de la circulation d'un train (ce n'est pas le cas aujourd'hui en France). Comme l'État confirme son désengagement financier en supprimant peu à peu la « compensation fret » accordée provisoirement aux opérateurs, ces derniers seront poussés à un rattrapage des tarifs de 6,7 % par an en moyenne, et même plus de 9 % en 2024, 2025 et 2026. L'ARAFER déplore ce désengagement de l'État et craint qu'une nouvelle chute des trafics fret n'en résulte.

Blocages du transport public

De nombreuses perturbations, d'origines très diverses, affectent les transports ferroviaires – métro, RER, train - et provoquent souvent des interruptions prolongées du trafic dont l'accumulation exaspère les voyageurs.

Leur nombre risque d'augmenter à l'avenir, compte-tenu de la vétusté et de l'utilisation intensive des réseaux d'une part, de l'évolution sociétale d'autre part. Bien des initiatives ont déjà été prises mais il semble cependant que les interventions des services de secours, des forces de l'ordre ou des parquets en cas de colis suspects, intrusions sur les voies ferrées, malaises de voyageurs et suicides pourraient être accélérées.

Un suicide a lieu tous les deux ou trois jours sur le réseau SNCF francilien et, chaque jour, on observe des dizaines de malaises voyageurs ou abandons de colis suspects, certes moins dramatiques mais très gênants. C'est en Ile-de-France que les conséquences de ces perturbations sont les plus criantes. Ainsi, suite à des suicides, 300 000 voyageurs sont récemment restés bloqués pendant 5 h en gare du Nord à Paris, 200 000 pendant 2 h en gare de Lyon, et 200 000 pendant 3 h sur le RER A.

En 2016, en moyenne 7 colis suspects par jour ont été découverts sur le réseau RATP, avec en moyenne 40 minutes d'interruption de trafic. Pour un bagage abandonné sur la ligne Paris-Amiens le 9-01-2017, le trafic n'a été bloqué que de 17h à 18h, mais les trains supprimés n'ont pas pu assurer leur trajet retour.

La FNAUT ne conteste pas les procédures en vigueur mais souhaite l'accélération de leur déroulement. Dans le cas des colis suspects découverts par la RATP ou la SNCF, la durée d'intervention des forces de l'ordre a pu être réduite récemment de moitié grâce à l'utilisation de chiens renifleurs.

Aussi la FNAUT demande au gouvernement de se saisir de ce problème en nommant une mission interministérielle chargée de rechercher des solutions, en particulier une meilleure coordination des interventions des organismes concernés (transporteurs, pompiers, médecins, gendarmes et policiers, magistrats, pompes funèbres) et un renforcement des moyens d'intervention en hommes et en matériels, sans oublier une information plus rapide et plus précise des voyageurs et une planification de l'organisation et des moyens à mettre en œuvre pour les évacuer dans les plus courts délais.

Il serait également important d'évaluer le coût économique des retards induits et de leurs conséquences, et de le comparer à celui d'un renforcement des mesures préventives.

Des portillons pour accéder au TGV !

La FNAUT souhaite évidemment que la fraude soit jugulée et que la sûreté des voyageurs face aux diverses formes de délinquance ou aux risques terroristes soit renforcée. Elle a globalement approuvé la loi Savary qui légalise de nouveaux moyens offerts aux exploitants. Mais elle pose une condition impérative : les mesures prises par les exploitants - SNCF, RATP et réseaux urbains - ou imposées par l'Etat, une Région ou une collectivité locale ne doivent en aucun cas pénaliser les voyageurs et les dissuader d'utiliser les transports collectifs (c'est déjà le cas de la montée dans les bus obligatoire par la porte avant) : le train doit rester un mode de transport ouvert.

Or cette condition n'est pas respectée par l'installation récente, après expérimentation à Paris et Marseille sur 1700 circulations TGV soit environ 325 000 voyageurs, de portillons fixes à l'entrée des 9 quais TGV gare Montparnasse à Paris, et bientôt dans 13 autres grandes gares parisiennes et de province, dans le but de limiter la fraude (d'après la SNCF, le taux de fraude dans le TGV est de 3,5 % et la fraude lui coûte 100 millions par an). Il en est de même de celle des portillons, fixes ou démontables, que la Région PACA a décidé d'installer dans 47 gares TER (une sur trois) de son territoire afin de mieux contrôler la délinquance. Ces

portillons ne doivent pas être confondus avec les portiques d'accès au TGV Thalys, qui sont équipés de scanners.

La SNCF va investir au total un peu plus de 15 millions d'euros dans l'installation des portillons appelés « dispositifs accueil-embarquement », auxquels il faudra ajouter 3 millions sur dix ans pour leur maintenance.

Le filtrage par des portillons ralentira inévitablement la durée d'embarquement des voyageurs, usagers du TGV ou du TER, les jours de grande influence, et les obligera à arriver en avance pour éviter des bousculades.

Il compliquera l'accompagnement des personnes âgées, handicapées, chargées de bagages encombrants ou accompagnées d'enfants en bas âge. La régularisation de certains billets à bord deviendra quasi-impossible. La SNCF refuse d'informer les voyageurs sur le maintien de ces possibilités.

Il permettra le contrôle automatique des billets mais non celui de la validité des cartes d'abonnement ou de réduction : un deuxième contrôle à bord des trains restera donc nécessaire.

Il ne permet pas de contrôler les bagages, donc de lutter contre les risques terroristes.

Enfin il sera peu efficace si, sur un itinè-



Portiques en gare de Paris-Montparnasse (SNCF)

raire donné, les gares intermédiaires ne sont pas équipées elles aussi.

En fait, la SNCF met en place ces contraintes parce que, depuis dix ans, les contrôleurs contrôlent de moins en moins souvent : *c'est le client qui doit pallier la défaillance de l'entreprise.*

La FNAUT a donc exprimé ses réserves : « le train est de plus en plus en compétition avec l'avion, le car, le covoiturage et l'autosolisme, et on veut que les gens le prennent de plus en plus, mais on installe des barrières... ».

Lutter contre la fraude est nécessaire, mais la priorité doit être de remplir les trains et donc de faciliter l'accès au train, et non de transformer le voyage en train en voyage aérien !

Malthusianisme ferroviaire



Gare SNCF de Strasbourg (FM)

les investissements sur les seules routes nationales et départementales ? Le succès du mode routier est dû à la construction d'un puissant réseau autoroutier offrant une forte capacité et une vitesse élevée, associée au maintien et au développement des routes secondaires desservant finement le territoire.

Si on avait appliqué à la route la logique des écologistes et du rapport Savary-Pancher, il n'y aurait pas d'autoroutes en France, et le rail aurait pu rester compétitif. A contrario si on lui avait appliqué la logique du tout-TGV qui a sévi de 1980 à 2005 environ, le réseau routier secondaire serait dégradé, et le mode routier peu performant malgré l'existence des autoroutes.

Il faut donc continuer à marteler que tant qu'on opposera LGV et lignes classiques, le rail continuera à régresser, et qu'il faut dégager les moyens nécessaires pour développer toutes les composantes du réseau ferré. Contrairement à ce qu'affirme le rapport Savary-Pancher, « la plus grave menace pour l'avenir du ferroviaire » n'est pas l'achèvement du réseau des LGV mais l'absence d'un mécanisme de financement pérenne de l'ensemble des investissements ferroviaires basé sur la fiscalité écologique.

Patrick Marconi et Jean Sivadrière

Louis Gallois, alors président de la SNCF, ne voulait pas de la LGV Est. Plus récemment, la SNCF s'est opposée à la LGV Tours-Bordeaux, redoutant un déficit d'exploitation. Ces deux LGV auront pourtant apporté au rail une importante clientèle nouvelle.

La SNCF n'est pas seule à refuser de voir grand en matière d'infrastructures ferrées. Sans parler des écologistes, le rapport Savary-Pancher (FNAUT Infos 255) dénonce « l'obsession du tout-TGV, une erreur stratégique issue du Grenelle de l'environnement et jamais rectifiée ». Les LGV électoralistes (Poitiers-Limoges...) ont pourtant été éliminées.

Imaginez-t-on un constructeur automobile refusant la création de nouvelles autoroutes et réclamant qu'on concentre

Sujets de bac 2017

Section Philosophie

Commentez et appliquez au secteur des transports ce propos d'Henri Bergson : « l'avenir n'est pas ce qui va arriver, mais ce que nous allons faire ».

Section Lettres

Quel sens, selon vous, faut-il donner à la notion d'égalité des territoires ? Cette notion est-elle compatible avec les réalités géographiques ?

Section Economie

Parcourant la France de 1787 à 1790, Arthur Young remarquait que « les routes françaises sont les plus belles d'Europe, les mieux construites, les plus larges mais elles sont vides de trafic alors que les chemins boueux d'Angleterre sont encombrés de charrois ». Quelles conclusions peut-on en tirer sur l'effet structurant des infrastructures de transport ?

Section Sciences

Selon Guillaume Sainteny, on accorde trop d'attention au climat par rapport aux autres questions environnementales. Qu'en pensez-vous ?

Autoroutes ferroviaires : où en est-on ?

Terminal fret du Boulou (MD)

Trois autoroutes en service...

Deux autoroutes ferroviaires fonctionnent en France, en utilisant des wagons Modalohr à coque pivotante (FNAUT Infos 238) :

- l'autoroute alpine (AFA) en service sur 175 km entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont), ouverte en 2003, subventionnée à 54 % et dont le prolongement vers Grenay, près de Lyon, est prévu de longue date afin d'élargir la clientèle, essentiellement régionale, mais est bloqué de manière incompréhensible depuis plus de 4 ans ;

- et l'autoroute de plaine AFPL Perpignan (Le Boulou) - Luxembourg (Bettembourg) gérée par l'entreprise Lorry-Rail et mise en service en 2007.

L'AFPL (1050 km) est juste à l'équilibre financier. Elle dispose d'un itinéraire de secours, très utile en cas de perturbations, sur 60 % de son tracé. A noter que l'utilisation des nouveaux wagons Modalohr ne nécessite plus d'aménagement du gabarit des voies en partie basse en plus du dégagement du gabarit GB 1.

Un embranchement Avignon-Marseille de l'AFPL a été étudié pour capter le trafic France-Maghreb transitant par le port de Marseille ; le projet est gelé, la SNCF s'étant retirée en estimant que le marché était insuffisant. Le chargeur EKOL et VIIA, filiale de la SNCF, exploitent pourtant un service de transport combiné Sète - Noisy-le-Sec alimenté par le trafic en provenance du port turc d'Izmir.

Une 3^e autoroute, Perpignan-Calais ou VIIA Britannica (1400 km), a été ouverte en mars 2016, avec un objectif de 2 allers-retours par jour et 40 semi-remorques transportées par trajet puis embarquées sur un ferry à destination de Douvres (mais bizarrement pas par Eurotunnel). Elle n'a nécessité que des investissements modestes (un terminal à Calais). Elle est gérée par VIIA. Elle a bénéficié des investissements déjà réalisés pour l'AFPL. Arrêtée en juillet 2016 en raison de la présence des migrants, elle refonctionne depuis février 2017. Son extension en l'Italie est prévue en 2017.

...et un abandon

L'autoroute ferroviaire atlantique était l'un des projets du plan Borloo de 2009 relatif au fret ferroviaire, lancé lors du Grenelle de l'environnement avec le projet de TGV fret dont on n'a plus entendu parler... (FNAUT Infos 225).

Elle devait relier Tarnos (près de Bayonne) à Dourges (près de Lille) sur 1 050 km en transitant par Saintes, Niort et la grande ceinture parisienne. Sa concession avait été attribuée à VIIA avant d'être enterrée en

avril 2015, sous la pression des riverains de Tarnos, par le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies.

Mais ce dernier a finalement relancé le projet dès octobre 2015, l'Espagne envisageant la création d'un terminal multimodal à Vitoria, ville du Pays basque espagnol située 30 km au sud de Tarnos : la mise en service est évoquée à l'horizon 2020 au plus tôt...

Les suites financières de l'abandon du projet ont été critiquées par la Cour des Comptes dans son rapport annuel 2017. Plus de 40 millions d'euros ont été gaspillés par l'Etat : 17 millions d'indemnité à VIIA et la moitié des 50 millions dépensés en investissements préparatoires à Tarnos, non réutilisables si le projet au départ de Vitoria aboutit.



L'analyse nuancée de la Cour des Comptes

La Cour a publié, pour une fois (FNAUT Infos 208, 237), un rapport bien informé et objectif sur le rail.

Elle déplore que les autoroutes ferroviaires existantes (qui assurent 5 % du fret ferroviaire français) n'aient provoqué qu'un faible report de trafic routier sur le rail : en 2015, l'AFA a capté à peine 30 000 camions par an, soit 2 % du trafic routier (1 300 000 camions par an passent par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus), et l'AFPL 40 000 soit 6 % du trafic (630 000 camions par an), un résultat bien éloigné des objectifs du plan Borloo (l'engagement national pour le fret ferroviaire visait à faire passer de 14 % à 25 % en 2022 la part modale du fret non routier, et à transférer 500 000 camions par an sur les autoroutes ferroviaires dès 2020).

La Cour énumère les handicaps des autoroutes ferroviaires : la structure principalement radiale du réseau ferré, la congestion des nœuds ferroviaires, les multiples travaux en cours sur le réseau ferré, les

retards des investissements nécessaires (pourtant modestes) pour développer les services des autoroutes ferroviaires, la priorité donnée aux trains de voyageurs, les grèves, l'abandon de l'écotaxe, la baisse du prix du pétrole et des carburants.

Manque d'ambition

La Cour en reste cependant à une vision essentiellement financière des autoroutes ferroviaires. Ses propositions n'en visent pas le développement :

- mettre en œuvre d'ici 2018 la mise en concession de l'AFA et poursuivre la réduction de son subventionnement (mais comment y parvenir sans l'augmentation des péages autoroutiers préconisée par le rapport Destot-Bouvard pour financer le tunnel de base du Lyon-Turin ?) ;

- évaluer le bénéfice socio-économique et environnemental apporté à la collectivité par l'AFPL.

Son principal souci est de savoir si les 150 millions d'euros qui ont été investis pour élargir le gabarit de deux lignes ferroviaires qui datent du 19^e siècle l'ont été de manière pertinente ou non. Elle ne demande pas le rétablissement de l'écotaxe ou la réalisation rapide de l'autoroute ferroviaire atlantique.

Et, surtout, elle ne dit rien du futur élargissement de l'autoroute A10 sur 93 km entre le sud de Tours et le sud de Poitiers, qui sera effectué entre 2018 et 2023 par le concessionnaire Cofiroute. L'investissement, décidé dans le cadre du programme autoroutier de François Hollande, sera de 244 millions d'euros en échange d'une prolongation de la concession de 2031 à 2034. Il est « justifié » par l'encombrement de ce tronçon de l'A10, très fréquenté par... les poids lourds, qui représentent 20 % du trafic total alors que ce taux n'est que de 12 % en moyenne nationale.

La même contradiction se rencontre en Savoie où la société autoroutière AREA va investir une centaine de millions d'euros pour doubler un échangeur autoroutier à Chambéry.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
 Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
 CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°255
 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
 Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
 Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
 Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
 tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
 e-mail : contact@fnaut.fr
 Internet : http://www.fnaut.fr

La France et ses villes

Il faut lire l'ouvrage d'Olivier Razemon : « Comment la France a tué ses villes ». L'auteur montre que, si les métropoles se portent relativement bien, toutes les autres - des villes moyennes aux bourgades - sont en crise : population stagnante, logements vides, disparition du petit commerce de proximité, niveau de vie en baisse. Les responsables de ce déclin sont clairement dénoncés : l'offensive de la grande distribution et, plus fondamentalement, politique de transport basée sur la pénurie de transport collectif et l'usage obligatoire de l'automobile.

L'étalement urbain diffus est lié à l'implantation désordonnée des grandes surfaces, des centres de loisir et même de certains services publics (hôpitaux, universités, Pôle emploi...) en périphérie des villes, et au laxisme des élus qui encouragent l'extension des lotissements. Il est générateur d'un trafic routier qui finit par occuper tout l'espace urbain disponible, et par asphyxier, assourdir et dévitaliser la ville.

Si elle est difficile à enrayer, cette évolution n'est pas fatale. Elle passe par l'arrêt des implantations périphériques et des parkings centraux, et par le développement volontariste d'aménagements cyclables et de transports collectifs adaptés aux situations locales et disposant de priorités de circulation.

Dans les métropoles, et même les agglomérations de taille moyenne, disposant d'étoiles ferroviaires sous-utilisées voire désaffectées (FNAUT Infos 183), le rail peut jouer un rôle décisif, à la fois pour absorber du trafic automobile et pour structurer l'espace périurbain autour des gares. Et, comme l'explique Jean-Pierre Dupuy, professeur à la Sorbonne : « on tend à regrouper les activités autour de quelques capitales régionales ; il faut aujourd'hui mailler les territoires par les transports collectifs pour les dynamiser ».

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Paris et le transport collectif	p. 2
Grand Paris Express : la ligne 18, un projet inutile	p. 3
La réforme du stationnement urbain, CDG express et ligne 17	p. 4
Le véhicule autonome	p. 5
Le péage urbain en Europe	p. 6
Le VAE, véhicule d'avenir	p. 7
L'intermodalité train + vélo	p. 8

Déplacements urbains : retards persistants et nouveaux outils



Navette automatique Transdev, Issy-les-Moulineaux (MD)

On est bien loin, en France, de mettre en œuvre une politique cohérente des déplacements urbains. A Paris, le transport collectif est insuffisamment favorisé et, en Ile-de-France, le Grand Paris Express comprend des projets inutiles et particulièrement coûteux : les lignes 17 et 18. De nouveaux outils vertueux sont aujourd'hui disponibles (vélo à assistance électrique, dépenalisation du stationnement), mais d'autres innovations telles que le véhicule autonome pourront, suivant l'usage qui en sera fait, encourager ou dissuader la circulation automobile urbaine.

Le rail et la ville

Le Japon détient le record d'offre ferroviaire et d'utilisation du train : un déplacement sur 5 est effectué en train dans les trois métropoles principales (Tokyo, Osaka, Nagoya). L'explication est simple (nous citons une étude réalisée en 2005 par Patricia Varnaison-Revolle, CETE de Lyon) : contrairement aux villes françaises, les villes japonaises se sont développées autour du rail et non des routes (les réseaux routiers périurbains n'ont été créés qu'à partir des années 1970, quand l'industrie automobile japonaise a pris son essor).

L'Etat s'est désengagé du périurbain mais il a autorisé les compagnies ferroviaires privées à implanter et exploiter des voies ferrées pour desservir les banlieues, à développer l'urbanisation autour d'elles et à créer des centres de commerces, de services et d'activités diverses dans les gares urbaines et périurbaines ou dans leur voisinage.

L'étalement urbain japonais est aussi important que celui qui a été engendré par la voiture aux USA ou au Canada, mais l'emploi est resté très concentré dans les centres-villes, les déplacements domicile-travail

s'effectuent très majoritairement par le train, et la voiture n'est pas indispensable car les grands centres commerciaux périphériques si répandus aux USA et en France aujourd'hui sont quasiment absents : sans voitures, les banlieues sont bien plus vivables et vivantes que les nôtres.

L'exemple du Japon montre clairement que les politiques d'urbanisme et de transport doivent être élaborées simultanément, et que le rail est un outil efficace d'aménagement du territoire.

Ajoutons que les trains sont d'une remarquable ponctualité et que l'intermodalité est organisée de manière exemplaire dans les gares, que le stationnement sur voirie est impossible dans les grandes villes, qu'il faut posséder un parking pour pouvoir acheter une voiture, qu'en général les salariés ne disposent pas de parking sur leur lieu de travail, que les autoroutes urbaines sont payantes...

La politique de transport et d'urbanisme du Japon est difficilement transposable en France, mais elle peut inspirer utilement nos décideurs politiques.

Paris : le transport collectif est-il une priorité ?

Paris 14^e, rue d'Alesia (MD)

➤ Réduire la place de la voiture dans Paris ne doit pas seulement se traduire par une Zone à Circulation Restreinte, un plan Piéton, un plan Vélo, des reconquêtes de berges et de places. Cette politique au coup par coup pour satisfaire les uns puis les autres procède d'intentions louables mais manque de cohérence. La principale alternative à la voiture est et restera le transport collectif : la Ville de Paris a-t-elle la volonté de lui donner toute la priorité qu'il mérite ?

Le Grand Paris des bus

Le projet de restructuration du réseau concerne les deux tiers des lignes parisiennes. L'AUT critique l'absence d'un programme précis d'aménagement ou d'affectation de la voirie garantissant la fluidité de la circulation des bus sur tout leur parcours (cas des 8 « grandes traversantes »), ainsi que l'absence d'annonce d'une police chargée de « sacrifier » les couloirs réservés aux bus et de surveiller bandes cyclables, trottoirs et arrêts de bus.

Pour décharger le métro et offrir une solution aux personnes à mobilité réduite, il faut améliorer la lisibilité du réseau de bus. Or bien des lignes ont des trajets aller et retour fortement dissociés - certaines lignes desservent des gares dans un seul sens... - et le projet aggrave même ce constat. Le bus 91 devrait au contraire desservir la gare de Bercy (outre Montparnasse, Austerlitz et Lyon) et la liaison entre Saint-Lazare et Austerlitz devrait être maintenue.

Alors que les bus n'engendrent qu'une très faible part de la pollution de l'air, la Ville veut remplacer d'ici 2025 tout le parc parisien par des bus « propres » (traction électrique, GNV) : c'est souhaitable à terme, mais ce remplacement à marche forcée coûterait, aux prix actuels, plusieurs centaines de millions d'euros, ce qui contraindrait le STIF à rogner sur d'autres investissements et le renforcement de l'offre. Pendant ce temps, la climatisation des bus est considérée comme inutile par la RATP !

Le partage de la voirie

L'approche de la Ville est beaucoup trop timide. Les bus doivent fonctionner non seulement sur les grands axes mais aussi dans les

rues de taille moyenne. Or, Paris est en retard sur les grandes villes européennes et françaises en matière de rues réservées aux transports collectifs, taxis, vélos, piétons et véhicules utilitaires, ce qui oblige à inventer des parcours compliqués et des allers-retours très dissociés.

Le secteur surpeuplé Saint-Lazare - Opéra mériterait une réorganisation complète. Il en va de même de l'emblématique place de la Concorde, qui n'est aujourd'hui qu'un immense carrefour encombré, bruyant et inhospitalier.

Les abribus

Le réseau de bus doit être accueillant et disposer d'abris voyageurs bien visibles, dont l'implantation soit optimisée en fonction des correspondances, qui ne soient pas disséminés aux abords des gares et pôles d'échanges, et qui offrent un confort et une information bien meilleurs qu'aujourd'hui (protection contre le vent et la pluie, places assises, carte du réseau, tableau des tarifs...). Sur ce dernier point, il y a régression par rapport aux précédents abribus.

Le projet de Tram-Bus

La Ville de Paris envisage un bus à haut niveau de service (BHNS baptisé « tram-bus ») longeant la Seine de la gare de Lyon à Parc de Saint-Cloud.

Pour la traversée du centre, le choix du tracé par les quais hauts est incompréhensible. Un tracé par la rue de Rivoli serait bien plus logique. Celle-ci est en effet bordée par de nombreux commerces et services, elle offre un accès à 7 stations de métro et au moins autant de lignes de bus, et est proche des grands pôles attractifs que

sont les Halles et le Centre Pompidou. D'autres lignes, dont les allers et retours pourraient être réassociés sur la rue de Rivoli, pourraient utiliser le site protégé du BHNS.

Mais un raisonnement simpliste a prévalu : des bus sur les quais pour remplacer les voitures sur les quais. Celles-ci sont en effet chassées des quais bas par la piétonisation de l'ex-voie express rive droite dans sa partie centrale, opération de reconquête urbaine que nous approuvons sans réserve.

Le Réseau Express Vélo (REV), prévu à la fois rue de Rivoli et sur les quais hauts (« tout pour le vélo » !), a surtout sa place sur ces quais, bien plus agréables qu'une voie bruyante et peu fluide (voir la carte ci-dessous).

La densification autour du boulevard périphérique

La Ville a lancé un programme ambitieux de constructions aux abords du périphérique. Dans le 12^e arrondissement, la ZAC Bercy-Charenton, ses six tours et autres immeubles abriteront 1 500 logements et 132 000 m² de bureaux d'ici 2020. Des projets gigantesques concernent aussi les 13^e et 15^e arrondissements.

Le tramway T3a étant saturé aux heures de pointe, rien n'est prévu pour satisfaire les nouveaux besoins de déplacement générés par la densification et l'arrivée prochaine de nouveaux affluents : tram T9 Orly-Paris, TZen5 Choisy-Paris et ligne 14 du métro prolongée à Orly. Dans ce contexte chaotique, la préservation de l'emprise de la Petite ceinture ferroviaire est essentielle.

La fusion des métros 3 bis et 7 bis

Sans cesse évoquée dans les Schémas directeurs successifs de la Région Ile-de-France, la fusion de ces deux navettes permettrait de mailler le réseau du métro à l'est de Paris et de mieux desservir un secteur défavorisé, entre autres l'hôpital Robert Debré. Les voies nécessaires existent. Le projet serait d'un coût modéré (50 millions d'euros avec un accès à la station Haxo existante, un peu plus avec une liaison piétonne mécanisée vers le pôle intermodal Magenta). Mais le projet semble oublié de la Ville et du STIF.

S'ajoutant à la maîtrise complète par la Ville de la politique du stationnement (tarification et amendes) qui entrera en vigueur en janvier 2018, une réforme qui intervient simultanément accordée à la maire de Paris des pouvoirs fortement accrus en matière d'aménagement et d'utilisation de la voirie, ainsi que de gestion des Agents de Surveillance de Paris : Madame la maire n'aura plus d'excuses si les bus roulent mal !

Détails sur le site de l'AUT : www.aut-idf.org

Jean Macheras, FNAUT Ile-de-France



Grand Paris Express : la ligne 18, un projet inutile



(wikipedia)

Compte tenu du retard pris dans l'amélioration des transports collectifs d'Ile-de-France, l'AUT-FNAUT Ile-de-France considère que la modernisation du réseau existant doit être prioritaire mais aussi que certaines infrastructures nouvelles sont nécessaires. Tout en demandant quelques correctifs, elle a soutenu la création de la ligne 15 du Grand Paris Express, rocade de zone dense. Mais la ligne 18 Versailles-Orly (35 km) est d'une tout autre nature.

La ligne 18 serait en correspondance à Massy-Palaiseau avec les RER B et C, à Versailles-Chantiers avec le RER C et les trains Transilien, à Orly avec la ligne 14 prolongée jusqu'à l'aéroport. Un train de 350 places circulerait toutes les 3 minutes aux heures de pointe, à la vitesse moyenne de 65 km/h.

Une zone de desserte peu habitée

Hormis les sites de Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, déjà bien desservis par les transports publics et reliés par le RER C, les 10 gares de la ligne 18 desserviraient des zones d'emplois et des campus très peu habités. Or les salariés du plateau de Saclay habitent à 70 % dans l'Essonne, souvent dans des villes peu denses éloignées de la ligne 18, et les déplacements professionnels n'engendrent que 3 % de l'usage des transports publics, et. D'où un trafic potentiel faible, surtout aux heures creuses, en soirée et le week-end. La population à desservir est si faible que l'interstation entre CEA - Saint-Aubin et Saint-Quentin Est serait de 9 km...

Un effet de décharge quasi-nul

Un objectif majeur du Grand Paris Express (GPE) est de décharger le réseau existant. Or la décharge du RER B par la 18 annoncée par la Société du Grand Paris (SGP) est de 5% et, selon le STIF lui-même, « cette estimation semble très élevée » et d'un intérêt très faible puisque le RER B n'est saturé qu'en proche couronne et dans Paris.

Quant au report du trafic automobile sur la 18, il serait très modeste : la part modale de la voiture dans la zone d'étude ne diminuerait que de 0,3% selon l'étude d'impact de la SGP.

Un coût très élevé, un trafic faible

Le coût de la 18 est évaluée à 3 milliards d'euros, hors matériel roulant, pour un trafic de 100 000 voyageurs par jour. S'y ajouteraient les coûts d'exploitation, au moins 45 millions par an. Dans ces conditions, comme le souligne le STIF et le Commissariat général à l'investissement, la rentabilité socio-économique du projet est très faible.

Un financement non garanti

La SGP reçoit environ 500 millions par an de taxes affectées, mais sa capacité de financement n'est pas illimitée car elle ne pourra pas s'endetter au-delà du raisonnable (FNAUT Infos 248).

Elle s'est récemment engagée à financer 500 millions de surcoûts sur la ligne 15 sud, 500 millions supplémentaires pour le projet EOLE, et ce n'est pas fini. Pendant ce temps, des projets plus modestes sont difficilement financés : ainsi il a fallu deux ans pour que le tram-train Massy-Evry soit péniblement financé (455 millions) et son prolongement à Versailles ne l'est toujours pas.

Des alternatives moins coûteuses

Aucun point du plateau de Saclay n'étant éloigné de plus de 3 km d'une gare existante, la priorité consiste à améliorer les lignes existantes :

- le RER B, dont l'offre pourrait être renforcée au sud de Massy moyennant certains investissements ;
- le RER C, avec d'une part sa transformation en tram-train entre Massy et

Evry et l'extension de celui-ci à Versailles, d'autre part la branche qui dessert la zone d'emplois d'Orly/Rungis dont la desserte toutes les 15 minutes (au lieu de 30) nécessite la réalisation complète du projet Massy - Valenton.

Ces deux axes structurants peuvent être complétés par des moyens de transport plus légers que le métro :

- compte tenu des dénivelés importants, des transports par câble depuis les gares des vallées se justifient, notamment depuis Orsay « Le Guichet » ;

- le BHNS Massy-Polytechnique, en cours d'extension à Saclay, est compatible avec un passage en mode tramway qui augmenterait fortement sa capacité, tout en offrant une desserte plus fine que celle de la ligne 18 dont le faible nombre de gares couvre mal la vaste étendue du plateau ;

- entre Versailles et Satory, la mise en place d'un bus en site propre, déjà envisagée, serait suffisante ;

- entre Massy et Orly-Rungis, outre le RER C renforcé, on peut créer des liaisons par bus plus directes que la ligne 91-10 actuelle, avec si besoin des portions en site propre (déjà étudiées).

La ligne 18 apparaît donc clairement comme un projet de prestige déconnecté des besoins réels de mobilité. L'AUT / FNAUT Ile-de-France a donné un avis défavorable lors de l'enquête publique.

Massy-Valenton : un enjeu pour le TGV et le RER C

Le tronçon Massy-Valenton de la Grande ceinture parisienne sud est utilisé à la fois par des TGV « diamétraux » (une vingtaine par jour dans chaque sens), par des trains du RER C (65 par jour), enfin par quelques trains de fret (FNAUT Infos 152, 162, 235).

Les TGV diamétraux circulent difficilement (manque de capacité, contraintes sur les heures de passage, ralentissements, retards) :

- à ses extrémités, la ligne comprend deux raccordements à voie unique aux LGV encadrantes ;

- les circulations TGV et RER C présentent des cisaillements.

Quant au RER C, il est impossible d'augmenter sa fréquence actuelle de 30 minutes entre Massy et Pont de Rungis malgré une forte demande des usagers, et d'assurer sa régularité.

Une modernisation de la ligne, d'un coût très raisonnable, est envisagée depuis 15 ans. L'aménagement du secteur Est d'Orly a finalement été acté, mais les travaux ont été interrompus par RFF en 2014 faute de moyens techniques et humains disponibles, ils ne reprendront qu'en 2019. Quant à l'aménagement du secteur Ouest, il a été déclaré d'utilité publique en juin 2016 mais les travaux n'ont pas été engagés faute de bouclage du financement.

La réforme du stationnement urbain

Le stationnement payant sur voirie est un des leviers essentiels permettant de maîtriser l'automobile en ville (FNAUT Infos 190, 219, 240). Selon Jean-Marie Guidez, alors expert en mobilité au CERTU : « il ne faut pas dissocier les politiques de transport collectif et de stationnement automobile. Ne jouer que sur le transport, c'est jeter son argent par les fenêtres ».



(wikipedia)

La Cour des comptes avait déjà attiré l'attention sur l'enjeu du stationnement payant dans son rapport de 2015. Elle est revenue sur le sujet dans son rapport de 2017 en publiant les résultats d'une enquête menée auprès de 45 collectivités (sur 781) ayant mis en place le stationnement payant et regroupant 8,8 millions d'habitants.

Les données de base

D'après l'INSEE, le taux de motorisation des ménages est de 37 % à Paris, 57 % à Lille, 63 % à Lyon et 71 % à Toulouse. Une partie seulement des ménages motorisés dispose d'au moins une place de stationnement à domicile, cette proportion varie de 60 % (Lille) à 85 % (Toulouse).

Une voiture est immobile 95 % du temps, dont 75 % près du domicile et 20 % hors de sa proximité ; son emprise sur la voirie est de 10 à 15 m².

Les demandeurs de stationnement en ville sont variés : résidents, pendulaires, visiteurs, professionnels mobiles. Entre 5 et 10 % du trafic dans les centres-villes sont dus à des conducteurs recherchant une place de parking (cette part peut aller jusqu'à 40 % aux Etats-Unis).

La Cour note que le développement du covoiturage, de l'autopartage, du costationnement et l'apparition de la voiture autonome pourront à l'avenir réduire le besoin de stationnement automobile sur voirie.

Les recettes de stationnement

Dans les villes de plus de 100 000 habitants, le tarif horaire moyen est passé de 1,60 à 1,75 euro en 2015 ; il a diminué de 0,90 à 0,80 euro entre 2012 et 2015 dans les villes moyennes. A Paris, une réforme tarifaire est intervenue en 2015, le tarif horaire atteint 4 euros dans la zone la plus chère et la recette annuelle de la Ville est passée de 64 à 121 millions d'euros.

Le non-paiement constitue une infraction pénale, sanctionnée par une amende

forfaitaire dont le montant - 17 euros - est aujourd'hui fixé par l'Etat sans lien avec le prix local du stationnement. Les amendes (200 millions en 2014) sont recouvrées par l'Etat, la moitié environ est reversée aux collectivités locales.

La troisième ressource de stationnement provient des parkings publics (en surface, en élévation ou en souterrain). Ces parkings sont souvent sous-utilisés car leurs tarifs sont plus élevés que ceux du stationnement sur voirie, sans parler des tarifs préférentiels consentis aux résidents et des mesures de gratuité partielle, par exemple la première heure.

La Cour estime qu'au total, les recettes des collectivités territoriales liées au stationnement payant sont d'environ un milliard d'euros par an.

Le taux de paiement spontané du stationnement sur voirie est faible, environ 35 % en moyenne, 10 % à Paris, contre 80 % en Belgique, 85 % en Grande-Bretagne et plus de 90 % en Espagne. Les contrôles sont rares (le taux de verbalisation a diminué de 15 % depuis 2013 en raison de la période électorale) et les sanctions peu dissuasives.

Une réforme très attendue

Reportée à deux reprises, la réforme du stationnement payant, introduite par la loi du 27 janvier 2014, doit enfin entrer en vigueur début 2018.

Le non-paiement du stationnement sur voirie est dépenalisé (seul le stationnement gênant ou dangereux reste dans le domaine pénal). L'automobiliste fautif devra payer un « forfait de post-stationnement » (FPS) dont le montant sera fixé localement mais ne pourra excéder le coût d'une journée de stationnement (entre 35 et 50 euros à Paris).

Les contrôles pourront être effectués par des entreprises délégataires de service public, et non plus seulement par des agents municipaux.

Les élus locaux vont donc disposer d'un outil performant de gestion du stationnement sur voirie, qui leur permettra d'orienter la mobilité urbaine. Reste à savoir s'ils s'en serviront :

- de manière électoraliste en facilitant la pénétration de la voiture dans les centres-villes (FNAUT Infos 226) ;

- ou de manière responsable et cohérente, en augmentant les tarifs et les amendes, et en renforçant les contrôles, afin d'alimenter le budget disponible pour développer les aménagements cyclables, les transports collectifs et l'autopartage.

CDG Express et ligne 17



L'AUT Ile-de-France se préoccupe principalement des déplacements du quotidien mais considère que le projet CDG Express peut se justifier pour les trois raisons suivantes.

- Une liaison de qualité entre la capitale et son principal aéroport est un enjeu pour le tourisme et l'attractivité économique régionale.

- Le RER B, même amélioré, ne sera jamais bien adapté aux besoins spécifiques des voyageurs aériens. Le CDG Express, service dédié à la plate-forme aéroportuaire, permettra non seulement de créer une liaison rapide ville-aéroport, mais aussi de délester le RER B des voyageurs aériens et de leurs bagages qui encombrant cette ligne saturée aux heures de pointe.

- Le projet doit permettre de limiter les déplacements en taxi et en voiture particulière entre Roissy et Paris, ce qui aura un effet bénéfique sur la saturation de l'A1 et sur la pollution et sur la disponibilité des taxis dans la capitale.

L'AUT avait proposé un projet moins coûteux qui n'a pas été étudié. Si elle n'a pas d'opposition de principe au projet CDG Express, elle a cependant émis d'importantes réserves lors de l'enquête publique en 2016.

Le financement ne pèsera pas sur les capacités de la Région à investir dans les transports du quotidien. Mais on peut craindre qu'une part des ressources financières et humaines de SNCF Réseau en Ile-de-France soit consacrée à la construction du CDG Express au détriment de la modernisation indispensable du réseau francilien.

Le déficit prévu de l'exploitation du CDG Express est dû à l'existence du projet concurrent de la ligne 17 du Grand Paris Express financé en totalité sur fonds publics. Ce doublon ruineux est en fait un triplon car le RER B, qui dessert déjà Roissy, nécessite aussi des ressources importantes - financières et humaines - pour sa modernisation.

Il faut par ailleurs réaliser la liaison piétonne souterraine directe entre gare de l'Est, Magenta et gare du Nord, et préserver la possibilité d'ajouter un arrêt de CDG Express dans la gare de La Plaine Stade de France de la ligne 15 Est du Grand Paris Express.

Le véhicule autonome : quel créneau ?

Navette automatique Transdev, Issy-les-Moulineaux (MD)

La FNAUT s'est toujours intéressée à l'innovation dans les transports. Elle a ainsi approuvé les nouvelles techniques - du TGV au VAE - qui offraient de nouvelles fonctionnalités et, à l'inverse, elle a dénoncé celles qui présentaient des effets pervers ou n'étaient que des effets de mode inutiles (selon certains économistes, le tramway sur pneus allait irriguer à moindre coût les zones périurbaines...). Qu'en sera-t-il du véhicule autonome : complément intelligent du transport public ou encouragement à l'usage de la voiture personnelle ?

Les nouvelles technologies bouleversent le secteur routier. La « route intelligente » couvre quatre thèmes : *l'infrastructure routière* (enrobés à très haute performance acoustique ; éclairage modulable ; alimentation de véhicules hybrides par caténaïres ou par le sol) ; *l'exploitation* (gestion dynamique du trafic, détection en temps réel d'incidents) ; *les véhicules* (communication entre véhicules ; véhicules connectés et véhicules partiellement ou totalement autonomes ; véhicules utilisant de nouvelles motorisations ou énergies) ; *les usages* (dans les territoires mal desservis par les transports publics).

Le véhicule connecté, premier pas vers le véhicule autonome, offre de nouveaux services aux automobilistes : maintenance en temps réel, géolocalisation, informations trafic, optimisation de la sécurité et de la consommation...

Expérimentations

Volkswagen a présenté au Mondial de Genève 2017 le concept car Sedic (self driving car), un véhicule entièrement automatique et contrôlé par une application smartphone et un assistant vocal. Il pourra être utilisé dans le cadre de flottes de véhicules en libre-service ou dans le cadre familial. Volkswagen imagine « un scénario où le véhicule pourrait emmener les enfants à l'école, trouver une place de parking et manœuvrer pour s'y garer (parking intelligent), aller récupérer des courses, récupérer un invité à la gare ou un adolescent au stade... »

Les industriels, français en particulier, s'activent dans une direction différente. Depuis 2015, Easymile teste en Californie une flotte de minibus de 10 places. Depuis juin 2016, Navya et CarPostal expérimentent à Sion, en Suisse, deux navettes automatiques qui se déplacent dans l'hypercentre au milieu des vélos, piétons et voitures.

Une trentaine de navettes électriques Navya circulent aujourd'hui sur différents sites fermés ou en ville aux USA, au Japon et en France, par exemple à Lyon-Confluence, en partenariat avec Keolis, pour répondre aux demandes de gestion de flottes sans conducteur des collectivités territoriales (en six mois, 11 500 personnes ont été transportées).

La RATP expérimente deux navettes Easymile à Paris, sur le pont Charles-de-Gaulle, afin de tester les réactions des usagers (un agent reste présent à bord pour assurer la sécurité). Transdev mène une expérience avec EasyMile à Rouen, sur le site nucléaire de Civaux (Vienne) et à Issy-les-Moulineaux.

Zoltan Laszlo, expert suisse de la mobilité autonome aux CFF, pilote une expérimentation diversifiée à Zoug : navettes autonomes intégrées au réseau urbain ; offre flexible à la demande ; rabattement sur la gare ; composante d'une offre d'autopartage.

L'arrêt d'urgence, crucial pour garantir la sécurité, est aujourd'hui bien maîtrisé en dessous de 20 km/h (un seul incident est intervenu, à Sion). Les véhicules Easymile bénéficient de trois types de guidage (GPS, laser, et caméras). Navya s'est associé à Valeo, dont les systèmes de détection par laser et de traitement des données des capteurs, éléments essentiels de la « mobilité intelligente », permettent de gagner en précision et de porter la vitesse maximale des navettes de 20 à 45 km/h.

Un atout du transport public...

On sait depuis longtemps fabriquer des prototypes ou « démonstrateurs » de véhicules à délégation de conduite (GM, Ford, BMW, Tesla, Honda, Nissan, Google...), mais pas encore produire à la chaîne des véhicules fiables à des prix abordables. La commercialisation de voitures personnelles n'est donc pas d'actualité, d'autant que diverses questions juridiques se posent, notamment celle de la désignation du responsable soumis à l'obligation d'assurance. A noter que la Prévention Routière s'inquiète des risques de cette innovation et regrette que le débat sur la voiture autonome soit monopolisé par les constructeurs, se focalise sur ses aspects techniques et n'anticipe pas ses conséquences comportementales.

C'est donc dans le domaine des transports publics que l'on verra rouler les premiers véhicules pour rabattre les usagers sur des lignes structurantes. Une piste voisine de développement des navettes automatiques est le transport à la demande assurant une desserte très fine d'une zone résidentielle.

Selon Guy Bourgeois, ancien directeur de l'INRETS (et promoteur du tramway

sur pneus), « ces navettes de rabattement pourraient générer un transfert modal très significatif tout en améliorant la rentabilité de l'ensemble de la chaîne du transport public ».

Claude Faucher, délégué général de l'UTP, partage cette opinion : « les navettes autonomes sont une solution extrêmement efficace et complémentaire aux transports publics pour desservir les territoires moins denses et renforcer le droit à la mobilité pour tous ».

Selon Easymile, « notre technologie navatrice répond aux enjeux de la mobilité du dernier kilomètre en complétant l'offre des réseaux publics, et également au sein d'espaces clos tels que campus, parcs d'affaires, parcs d'attractions ou encore centres-villes piétonniers. Nos véhicules peuvent opérer selon un trajet prédéfini et s'arrêter à chaque station ou être sollicités à la demande ».



Navette automatique Navia, Suisse (MD)

... ou une incitation à l'usage urbain de la voiture ?

La voiture individuelle autonome - aussi encombrante que la voiture traditionnelle - risque de faciliter l'usage de la voiture (en particulier dans les bouchons), sa prolifération en milieu urbain dense (avec le risque d'une multiplication des circulations à vide) et un renforcement de l'étalement urbain.

Elle doit donc rester, sous forme de flottes partagées intégrées aux réseaux urbains, un complément du transport public, et peut alors induire une baisse du trafic individuel en ville. Elle peut aussi desservir, à un coût collectif acceptable, les zones périurbaines et rurales et rabattre sur les gares.

On lira avec intérêt le rapport de Caroline Cerfontaine, experte à l'Union Internationale des Transports Publics : « comment faire pour que la voiture de demain ne tue pas le transport public » (<https://tinyurl.com/kug4r4q>).

Le péage urbain et ses variantes en Europe

Nottingham : une forme originale de péage urbain

Périphérique parisien (MD)

Le péage urbain de Londres a été instauré en 2003 (FNAUT Infos 129, 131, 137, 185). Un péage analogue avait été introduit à plus petite échelle à Durham, en 2002. D'autres péages ont été instaurés : Stockholm (2006), La Valette (2007), Dublin (2008). En Norvège, des dispositifs de taxation routière s'en rapprochent. Un péage a été refusé par référendum à Edinbourg en 2005 et à Manchester en 2008. Il a été introduit à Göteborg, en Suède, en 2013, puis rejeté en 2014 par référendum. En France, le péage urbain, légalisé par la loi Grenelle 2 dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants, est au point mort. Ses promoteurs, les maires PS de Grenoble et de Strasbourg, n'ont pris aucune initiative en ce sens.

Rotterdam : un péage inversé

Depuis 2008, le lissage des pics de trafic routier est adopté dans plusieurs villes des Pays-Bas. Une récompense pécuniaire temporaire est versée aux automobilistes qui effectuent un trajet quotidien en heure de pointe sur un axe engorgé et acceptent de le reporter en heure creuse ou d'y renoncer. Pour éviter un effet d'aubaine, un repérage préalable prolongé est réalisé pour déceler les véhicules empruntant tous les jours aux heures de pointe le trajet ciblé : seuls leurs conducteurs sont invités à participer à l'opération.

A Rotterdam, le « péage inversé », qui concerne surtout les déplacements domicile-travail, est en place depuis 5 ans. La récompense est de 3 euros par trajet reporté ou évité. Le trafic a été réduit de 5 %, ce qui suffit à désaturer une voirie. 20 000 automobilistes ont participé à l'opération, sur des programmes d'un ou deux ans ; 40 à 80 % d'entre eux continuent à décaler leurs horaires de travail après la fin des programmes. Le « péage inversé » est facile à faire accepter par les automobilistes (les élus parlent de « péage urbain positif » ou d'« écobonus mobilité ») et d'un coût modéré. Il intéresse les élus lillois et franciliens. Mais son principe est très contestable.

1 - Au lieu d'inciter l'automobiliste à se déplacer en heure creuse, il serait plus logique, selon le principe général de tarification des biens rares, de lui faire payer ses déplacements en heure de pointe. Si l'automobiliste circule en heure creuse, il peut échapper aux embouteillages et donc gagner du temps et consommer moins de carburant : faut-il vraiment le payer pour qu'il adopte un comportement rationnel ? Une campagne d'information ne suffirait-elle pas ?

A Rotterdam, le péage coûte au contribuable, c'est une mesure court-termiste qui traduit un manque de volonté politique, une subvention déguisée à l'automobiliste ; à Londres, il rapporte de l'argent à la collectivité, qui peut le réinvestir dans le transport collectif et le vélo.

2 - Ce type de péage n'a qu'un objectif socio-économique et environnemental limité. S'il permet de fluidifier le trafic de pointe et de limiter un peu la pollution par les bouchons, *il ne vise pas un report de trafic automobile sur le transport collectif ou le vélo*, mais seulement un décalage horaire des déplacements domicile-travail afin d'éviter la formation de bouchons et de reporter des travaux routiers très coûteux.

Tout automobiliste, dont les déplacements en milieu urbain sont déjà largement subventionnés (FNAUT Infos 188), doit payer le coût des nuisances qu'il provoque (bruit, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre) et qui subsistent quel que soit l'heure de son trajet.

3 - Enfin *ce type de péage est anti-pédagogique*. Il n'incite pas l'automobiliste à prendre conscience de la rareté de l'espace public urbain. Non seulement il ne remet pas en cause l'usage généralisé de l'automobile et ses nuisances dans les zones urbaines, mais il laisse croire qu'on peut le pérenniser.

Le péage urbain de Milan

En Allemagne (Berlin, Cologne, Hanovre...), souvent suite à des actions en justice engagées par des associations environnementalistes, en Autriche, aux Pays-Bas, en Belgique, en République tchèque, au Danemark, en Hongrie, en Italie, des zones urbaines, en particulier des quartiers historiques, sont protégées des nuisances de l'automobile par des restrictions physiques d'accès ou l'instauration de taxes ciblant les véhicules les plus polluants. Ce sont les zones dites à faibles émissions (Low Emission Zones ou LEZ).

La création d'une LEZ peut être combinée avec celle d'un péage urbain, comme cela a été fait à Milan : le péage Ecopass ciblant les véhicules polluants, créé en 2008, a évolué en 2012 vers un véritable péage urbain dans la zone C.

En 2020 la zone couverte par le péage urbain de Londres sera transformée en une zone à très faibles émissions, où une taxe supplémentaire s'additionnera à celle déjà perçue à travers le péage.



Nottingham est une ville britannique de 300 000 habitants (700 000 dans l'aire urbaine) dont 60 000 étudiants, située dans les Midlands. Elle a réussi à développer son réseau de transport public (opéré par une régie municipale) en mettant en place un péage urbain original en Europe, très différent du péage de zone londonnien et plus facile à mettre en œuvre techniquement et surtout politiquement car il ne concerne que les employeurs et leurs salariés (ce péage a déjà été introduit en Australie : à Melbourne, Sydney et Perth).

Autorisée par une loi nationale votée en 2000, la taxe sur les parkings des employeurs (Workplace Parking Levy, WPL) a été introduite à Nottingham en 2011. Tout employeur mettant plus de 11 places de parking à la disposition de ses salariés doit payer une taxe annuelle de 375 livres (environ 440 euros) par place. Le produit de la taxe, environ 11 millions d'euros par an, contribue au financement des transports publics. 42 000 places de parking ont été recensées dans 2 900 entreprises, 25 000 sont taxées. Les autres sont exemptées si elles sont utilisées par des véhicules d'entreprise, de police, de sécurité,... ou réservées aux clients de commerces ou à des personnes handicapées.

La Chambre de commerce s'est vigoureusement opposée au projet de WPL, affirmant que les activités économiques étaient menacées, que les entreprises quitteraient la ville qui deviendrait une ville fantôme et même que l'herbe pousserait dans les rues !

Mais ces funestes prédictions ne se sont pas concrétisées. Les employeurs sont incités à supprimer des places de parking et à inciter leurs salariés à utiliser les transports publics ou le vélo. Certaines grandes entreprises répercutent la taxe sur leurs salariés.

Les embouteillages des heures de pointe ont diminué car le réseau de bus a été amélioré et une deuxième ligne de tramway a été construite, si bien que 40 % des déplacements sont aujourd'hui effectués en transport collectif. Et de nouvelles entreprises se sont implantées dans la ville (2 000 emplois ont été créés), car les salariés peuvent y accéder facilement et la pollution y a diminué.

Aymeric Gillaizeau

Le financement du vélo en Europe

Hans Kremers, consultant en mobilité active à Bordeaux (DEVELOPPEMENT, h.kremers@free.fr, @kremersbx) a enquêté sur les crédits consacrés au vélo en Europe (détails sur le blog www.isabelleetlelevelo.fr, 11-02-2017).

En Allemagne, le très solide plan vélo national (2012) se donne comme objectif de faire passer la part modale du vélo de 10 % en 2008 à 15 % en 2020. La dépense recommandée, par an et par habitant, en faveur de la pratique du vélo est de 9 euros (villes « bien lancées ») à 24 euros (villes « débutantes »).

Aux Pays-Bas, en 2012, la dépense totale des collectivités locales a été de 24 euros par habitant, dont 4 financés par l'Etat. Fin 2016, le gouvernement a augmenté de 40 millions d'euros le budget destiné au stationnement des vélos dans les gares, pour le porter à 261 millions. Les collectivités concernées en paieront au moins la moitié. Le gouvernement continue à financer jusqu'à 50 % du réseau express vélo.

Au Danemark, la dépense vélo est de 12 euros par habitant et par an, la participation de l'Etat a été de 5 euros en 2013. Le gouvernement a dépensé 24 millions par an entre 2009 et 2014, ce qui a permis de financer entre 30 % et 50 % de projets très divers. Une diminution de la pratique du vélo ayant été observée, le budget voté par le gouvernement en 2014 s'élève à 57 millions.

Au Royaume Uni, le club vélo des parlementaires préconise un budget de 12 euros par an et par habitant, augmenté peu à peu à 24 euros afin d'atteindre une part modale du vélo de 10 % en 2025 (2 % en 2011). Le gouvernement estime que la dépense vélo est passée de 2,3 euros par habitant en 2010 à 7 euros en 2015. Il ne vise qu'une part modale du vélo de 4 % en 2025. Le budget prévu est de 348 millions.

En Autriche, le plan vélo 2015-2025 fixe comme objectif 13 % de part modale en 2025 contre 7 % en 2010. La dépense est de 4 euros par an et par habitant.

En France, le plan national vélo 2012 proposait une part modale du vélo de 10 % en 2020 (elle était de 3 % en 2014 selon le ministère de l'Écologie). La dépense annuelle par habitant était estimée à 1,8 euro en 2009 par Atout France, qui recommandait de la monter à 10 euros. La dépense actuelle n'est pas connue, la part de l'Etat reste marginale. Transposées en France, les dépenses des Etats britannique et danois seraient de 425 et 660 millions d'euros. Et les 261 millions consacrés par l'Etat néerlandais au stationnement des vélos dans les gares correspondraient à 1 milliard d'euros...



Le VAE, véhicule d'avenir

(Pixabay)

Jusqu'ici exclu de tout dispositif national d'aide à l'achat, le vélo à assistance électrique (VAE) va bénéficier lui aussi d'un bonus à l'achat : 20 % du prix d'achat dans la limite de 200 euros. Cette aide n'est pas cumulable avec les aides (de 100 à 500 euros) déjà accordées par certaines collectivités locales.

Attendue à l'échelle nationale, l'aide de l'Etat constitue une étape importante dans la reconnaissance du vélo comme mode de déplacement à part entière et composante de la mobilité durable.

La décision de la Ministre de l'environnement Ségolène Royal a été saluée dans un communiqué publié par 6 associations : la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), membre de la FNAUT, la FNAUT elle-même, le Réseau Action Climat, FNE, la Fondation pour la Nature et l'Homme, et le WWF.

Comme le vélo ordinaire, musculaire, et contrairement aux deux-roues motorisés et aux voitures, le VAE (le pedelec pour les snobs) permet de se déplacer sans faire de bruit, sans polluer l'air urbain, sans encombrer l'espace public déjà saturé, sans provoquer d'accidents graves.

Il contribue à réduire le fléau moderne de la sédentarisation car il ne supprime pas l'effort physique mais le ramène au niveau de celui de la marche : ce n'est pas un vélomoteur. L'assistance électrique cesse au-delà de 25 km/h.

Un gadget ?

La FNAUT s'est toujours méfiée des « innovations » qui n'en ont parfois que le nom, sont présentées comme des solutions miracles et peuvent présenter des effets pervers. Certes le VAE est un peu moins propre que le vélo ordinaire puisqu'il exige une batterie et consomme de l'énergie électrique (mais bien moins que la voiture électrique).

Mais c'est un véhicule performant (son poids n'est que le quart du poids du cycliste, alors que le poids d'une voiture est d'au moins 12 fois celui du conducteur). Et, comme le vélo pliant qui facilite l'utilisation du train par les cyclistes, ce n'est pas un gadget, car il renforce opportunément le créneau de pertinence du vélo ordinaire :

- il allège les efforts des cyclistes, en particulier âgés, handicapés physiquement ou en mauvaise santé (cardiaques ou ayant des problèmes articulaires) ;

- il peut donner le goût du vélo à des néophytes, et le redonner aux cyclistes lassés ou fatigués qui seraient prêts à se remettre au volant ;

- il est adapté aux villes présentant un relief accentué ;

- il facilite les déplacements à longue distance, en ville mais aussi dans les zones

périurbaines et rurales où le développement du transport collectif est souvent difficile ; il constitue donc une alternative à la voiture comme moyen de rabattement sur les gares ;

- il favorise même la démotorisation ; 49 % des cyclistes qui ont déjà bénéficié d'une aide locale à l'achat d'un VAE ont fait ce choix en remplacement d'une voiture pour leurs déplacements pendulaires, selon une étude du cabinet Inddigo sur les bénéfices des services vélo publiée en 2016 (et 71 % en cas de location de longue durée d'un VAE contre 25 % pour un vélo ordinaire).

Le bonus à l'achat d'un VAE ne ruinerait pas l'Etat : il est 5 fois plus faible que la prime à la casse d'une vieille voiture, et 50 fois plus faible que celui offert pour l'achat d'une voiture électrique.

Il serait souhaitable qu'il soit rapidement élargi à d'autres vélos utilitaires : vélos cargos et pliants.

Une politique globale

L'usage du vélo progresse en France, mais la moitié des trajets automobiles se font encore sur moins de 3 km - une distance qu'un cycliste peut parcourir en moins de 15 minutes - et, selon une enquête de l'INSEE réalisée en 2016, seuls 2 % des déplacements domicile-travail sont effectués à vélo.

Le subventionnement du VAE doit donc s'inscrire dans une politique cyclable globale et volontariste. Citons parmi les mesures nécessaires :

- le déploiement complet de l'indemnité kilométrique vélo pour les déplacements domicile-travail selon les propositions de la FUB (FNAUT Infos 246) ;

- le soutien des investissements cyclables des collectivités territoriales par des appels à projets, notamment à destination des villes moyennes dans lesquelles le vélo peut jouer un rôle essentiel car les distances y sont courtes, sur le modèle des appels à projets de TCSP urbains (FNAUT Infos 245) ;

- la suppression des coupures urbaines qui découragent les cyclistes ;

- le financement de campagnes nationales en faveur de la marche et du vélo ;

- la généralisation de l'apprentissage de la mobilité à vélo, avant la sortie de l'école primaire ;

- l'achèvement du maillage des véloroutes nationales d'ici 2030 et des itinéraires principaux (Eurovélo) d'ici 2022.

L'intermodalité train + vélo en milieu périurbain

Stationnement vélo en gare de Nancy (FM)

La desserte des zones périurbaines peut s'appuyer sur la combinaison vélo + transport collectif : performante, respectueuse de l'environnement et économique.

La recherche VERT (Le vélo évalué en rabattement dans les territoires), réalisée en 2015 par l'IFSTTAR et Beauvais Consultants, a évalué le gain socio-économique de cette démarche (B + R, bike and ride) par rapport au plus traditionnel rabattement en voiture (P + R, park and ride).

Plusieurs types de stationnement des vélos près des gares existent : simple arceau, consigne individuelle ou collective, vélostation. Le stationnement peut être gratuit ou payant. La grande diversité de l'offre se traduit par des coûts très variables pour l'usager et la collectivité. Ces derniers dépendent : du coût du foncier ; du choix initial, de la maintenance et du vieillissement des installations ; du type de surveillance (gardiennage ou surveillance automatisée) et du degré de vandalisme...

La comparaison entre P + R et B + R a été effectuée pour une gare périurbaine hors Ile-de-France, entre un parc clos pour voitures et un ensemble de boîtes pour vélos. Elle a porté sur les installations de stationnement en gare, sur les trajets de rabattement (dépense et temps passé) et sur les coûts sociaux et environnementaux. Ces trois paramètres comptent respectivement pour 26 %, 56 % et 18 % dans le bilan socio-économique.



Stationnement TER+vélo, Thonon (MD)

La voiture est gagnante en durée du déplacement et, un peu, en risque d'accident ; le vélo est gagnant en coût kilométrique du rabattement, en santé, en environnement (moindre pollution de l'air, bruit et émission de CO₂) et en coût d'aménagement du stationnement (faible emprise au sol).

Le bilan dépend évidemment du nombre total des déplacements dans l'aire considérée, de la part modale du train, et de la part modale du vélo dans les rabattements sur la gare.

L'exemple d'Amboise

Le cas d'Amboise, petite ville de 13 000 habitants située à 25 km à l'est de Tours et bien desservie par le train, a été étudié de manière précise.

Les habitants effectuent environ 5,5 millions de déplacements par an, la plupart vers Tours, tous modes confondus.

Un comptage effectué en semaine a permis de connaître les pratiques de rabattement des habitants sur la gare :

P + R	45 %
dépose voiture	22 %
marche	23 %
2R à moteur	2 %
B + R	3 %
vélo embarqué	3 %
navette, taxi, car	2 %

Selon la SNCF, environ 1300 résidents prennent le train par jour moyen à la gare d'Amboise et 380 non-résidents y arrivent en train (les parts de marché du train sont respectivement de 10,4 % et 3,3 %). En moyenne, 7 % des résidents usagers du train arrivent à la gare en vélo, dont un sur deux embarque son vélo dans le train (pré-acheminement), et 13 % des non-résidents venant travailler à Amboise quittent la gare à vélo (post-acheminement).

Deux scénarios

Deux scénarios bien contrastés ont été comparés dans la recherche :

- un scénario tendanciel (la part de marché du train passe à 11 % en 2025, l'usage du VAE élargit la zone de rabattement sur la gare à vélo, et celui du vélo pliant facilite l'embarquement) ;

- un scénario volontariste dans lequel le rabattement sur la gare à vélo est favorisé (itinéraires sécurisés et stationnement amélioré en gare).

Dans ce second scénario, la part de marché du train chez les habitants passe de 10 % à 38 %, la distance moyenne du rabattement à vélo standard passant de 2 km à 2,6 km parcourus en 11 min 30 (et celle du VAE passant de 2,5 km à 3,5 km parcourus en 13 min 45) (en voiture, elle passe de 4,4 à 5,3 km car l'étalement urbain se poursuit). Des résultats similaires ont été obtenus dans le cas des non-résidents travaillant à Amboise.

Au total, le gain socio-économique résultant du transfert de la voiture au vélo (standard ou VAE) lors d'un rabattement sur une gare périurbaine est, par an et par voyageur, d'environ 2 000 euros (1 000 euros seulement pour le transfert de la dépose voiture au rabattement à vélo). Le gain total annuel pourrait atteindre 750 000 euros : un bilan très favorable qui, selon les auteurs de la recherche, justifierait pleinement une intervention des pouvoirs publics en faveur du rabattement à vélo sur la gare.

Colloque

L'association CyclotransEurope, membre de la FNAUT, est animée par Erick Marchandise. Elle milite en particulier pour la réalisation de la véloroute Eurovélo3 Trondheim - Saint-Jacques-de-Compostelle, qui traverse la France de Maubeuge à Irun en passant par Paris et Bordeaux. Elle a organisé fin 2016 un colloque sur le thème « Le vélo, une chance pour le train ». Une journée très riche qui a montré que les opérateurs ferroviaires ont tout intérêt à voir les cyclistes comme des partenaires plutôt que comme des gêneurs...

Le train est un outil indispensable pour rejoindre ou quitter une randonnée, ou pour faire des sauts de puce entre deux étapes : c'est ainsi que plus de 50 % des randonneurs sur la véloroute « Loire à Vélo » utilisent le train.

L'Europe est le seul continent où le réseau de trains est encore dense, ce qui facilite l'organisation des randonnées et attire des cyclistes venant de très loin : Australie, USA, Canada... avec un pouvoir d'achat important.

Les réservations payantes pour le transport du vélo accompagné auprès de la SNCF Grandes Lignes ont bondi de 6 700 en 2004 à 58 000 en 2014.

Plusieurs pays disposent de trains très capacitaires pour les vélos : le Danemark, l'Allemagne (75 places par train le long du Danube), la Pologne. Mais la plupart des trains à grande vitesse refusent les vélos (Thalys, ICE anciens, TGV Duplex), d'où de gros problèmes pour franchir certaines frontières : pour faire Cologne-Maubeuge avec son vélo (280 km), la SNCF n'a pas de solution, la DB propose un trajet en 17 h et 7 changements !

Précision utile...

Bordeaux est aujourd'hui à 2h04 de Paris grâce à l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux. Explication d'un journaliste local : « Ça va représenter un gain de plus d'une heure. Sur cette ligne, il y aura 18 trains et demi par jour. Les demi-trains, c'est quand on met sur certains horaires des trains à deux étages plutôt qu'un ».

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°256
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : http://www.fnaut.fr

La maintenance des petites lignes

De nombreuses lignes du réseau ferré français - environ 4 000 km au total - ne sont utilisées que par des trains de fret desservant des installations agricoles ou industrielles, elles sont la source de 20 % du fret transporté sur le réseau principal. Des performances de vitesse et de débit sont inutiles, il faut seulement assurer la pérennité des infrastructures.

Un arrêté du 28 septembre 2016 définit un nouveau référentiel relatif à ces lignes capillaires fret. Il a pour objectif d'en réduire les coûts de maintenance et d'exploitation, et d'assurer ainsi un modèle économique adapté à ces lignes sans en dégrader la sécurité.

La FNAUT souhaite que soit engagée une démarche analogue concernant les petites lignes voyageurs et définissant :

- les principes d'une maintenance adaptée à l'état réel des infrastructures et à l'exploitation prévue ;

- les objectifs en matière de sécurité.

La FNAUT a rencontré récemment l'AFRA (Association française du rail) qui regroupe les opérateurs ferroviaires privés, l'UNECTO qui regroupe les opérateurs ferroviaires de lignes touristiques, et l'association Objectif OFP qui assure la promotion des Opérateurs Ferroviaires de Proximité.

Ces rencontres ont mis en évidence une convergence des points de vue de tous ces acteurs et leur souhait d'un transfert de gestion aux collectivités locales des petites lignes voyageurs, avec une convention d'occupation temporaire étendant la notion d'installation terminale embranchée. Cette procédure permettrait de prolonger la durée de vie des petites lignes et leur renouveau, suivant l'exemple allemand. La sécurité serait contrôlée par le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés), dont les moyens devraient être renforcés.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

L'étude du CEREMA	pp. 2-3
Le rapport Gratadour	p. 4
Les guichets de petites gares	p. 5
La sauvegarde des emprises ferroviaires inutilisées	p. 6
Nouvelles de quelques lignes régionales françaises	p. 7
Réouverture de la ligne ferroviaire italienne Merano-Malles	p. 8

« Petites » lignes et « petites » gares



Gare de Pont-Remy, Somme (MD)

Il est de bon ton de considérer que la desserte des petites villes et zones rurales ne relève plus du train : « les petites lignes, c'est ringard et ruineux ; et pourquoi pas ressusciter le réseau Freycinet du 19ème siècle ? ». Analysant trois lignes des Régions Centre - Val-de-Loire, Bretagne et Limousin, un rapport récent du CEREMA démontre qu'au contraire, une exploitation économique du train permet d'abaisser fortement ses coûts et d'élargir sa clientèle. Ses conclusions, accablantes pour la SNCF, confirment le point de vue que la FNAUT défend depuis des années : le créneau de pertinence économique du rail est largement sous-estimé. Il en est de même en ville : qui aurait dit que le tramway reviendrait dans des agglomérations de moins de 200 000 habitants ?

Réduction des coûts d'exploitation et cadencement

En Suisse, les CFF ont compris que le cadencement des circulations exigeait des travaux préalables d'infrastructure. L'introduction du cadencement a donc été coordonnée avec la réalisation du plan Rail 2000. Un point crucial a concerné la durée des trajets entre points nodaux, que les CFF ont cherché à ramener à moins d'une heure afin de faciliter une exploitation en navettes cadencées à l'heure entre ces gares avec un minimum de matériel roulant, et de faciliter les correspondances. Les CFF ont ainsi amélioré les vitesses entre Lausanne et Berne, Bienne et Zurich, Zurich et Saint-Gall, pour obtenir des temps de trajet multiples de 30 minutes.

Ce pilotage des investissements par l'horaire permet de réduire les coûts de l'exploitation ultérieure malgré une fréquence élevée de l'offre et, en particulier, d'assurer la survie de petites lignes, dont les Régions redoutent à la fois les coûts de rénovation et d'exploitation.

Les CFF ont réalisé de sensibles économies sur les coûts unitaires d'exploitation :

en 1982, le nombre des trains x km a été augmenté de 20 % sans accroissement des coûts, la fréquentation du réseau et les recettes ont augmenté.

En Allemagne, dans le Bade-Wurtemberg, les contrats d'exploitation des trains régionaux, qui concernent des petites lignes mais aussi des axes plus importants, aboutissent à des coûts moyens du km x train compris entre 7,5 et 9 euros.

En France, la rénovation de la ligne Guingamp-Paimpol ramènera le temps de parcours de bout en bout de 1h01 à 48 min, ce qui est compatible avec une exploitation cadencée aux 2 heures avec un seul autorail (à moyens humains et matériels constants). Sur Morlaix-Roscoff, menacée de fermeture, le renouvellement de la voie (pour environ 40 millions d'euros) permettrait de ramener le temps de parcours de bout en bout de 47 à 22 min, ce qui rendrait une cadence horaire possible avec un seul autorail.

Jean Sivardière

Les « petites » lignes ferroviaires : une étude du CEREMA

Gare de Paimpol, Côtes d'Armor (MD)

Selon un rapport récent du CEREMA relatif aux « petites » lignes TER, « Dans le monde rural, face à un mode routier très performant, la contribution publique aux trains régionaux paraît élevée en raison de la faible densité de la population desservie. Il subsiste cependant en France quelques lignes rurales présentant des modèles économiques originaux, qui ont réussi à maintenir des coûts bas et une fréquentation significative ».

L'étude Beauvais-KCW-Rail Concept de 2012, présentée dans FNAUT Infos 208 et 213, a concerné l'ensemble des lignes TER, quel que soit leur potentiel de trafic. Elle a démontré, en se basant sur l'exemple du transport régional allemand, ouvert à la concurrence régulée entre opérateurs (délégations de service public) depuis 1994, qu'il est possible d'exploiter les lignes TER à un coût inférieur de 30 % à celui de la SNCF.

L'ouverture à la concurrence permet d'engendrer un cercle vertueux spectaculaire : hausse de la productivité de l'opérateur et innovations commerciales, baisse des coûts d'exploitation, augmentation des recettes, amélioration de l'offre, diminution de la contribution publique.

Grâce à la concurrence, 500 km de lignes et 300 gares ont été rouvertes en Allemagne depuis 2000, d'où un développement de l'emploi ferroviaire.

L'étude du CEREMA

Alexis Vernier et Bruno Meignien, experts du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) se sont intéressés plus spécialement aux lignes TER desservant des zones rurales, donc à faible trafic potentiel (www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/1643w-_Rapport_petites_lignes.pdf).

Le but de l'étude du CEREMA était de comparer les gestions, les coûts et les niveaux de service de trois de ces « petites » lignes.

Les deux experts ont sélectionné trois lignes de voyageurs qui appartiennent à SNCF Réseau, sont intégrées aux réseaux TER de trois Régions différentes et sont exploitées par trois opérateurs différents. Elles desservent des territoires ruraux aux caractéristiques comparables.

Valençay-Salbris

Située en Région Centre - Val-de-Loire, cette ligne dite du Blanc-Argent est à écartement métrique (FNAUT Infos 189). Ligne à voie unique de 56 km qui traverse la Sologne, elle est exploitée en sous-traitance de la SNCF par la Compagnie du Blanc-Argent (CBA), entreprise ferroviaire intégrée, filiale de Keolis depuis 1999.

Pour des raisons historiques (elle est issue des VFIL, Voies Ferrées d'Intérêt Local), ses règles d'exploitation économiques, adaptées aux faibles trafics, sont différentes de celles usuellement appliquées par la SNCF ; elle a été plusieurs fois amputée et sa fermeture a été évitée de justesse en 1969.

Elle dessert 3 zones urbanisées : Romorantin (agglomération de 27 000 habitants qui possède 5 établissements scolaires), Salbris (sur la ligne Orléans-Vierzon) et Gièvres (sur la transversale Tours-Vierzon-Bourges-Lyon). Les correspondances avec les grandes lignes sont assurées à Gièvres et Salbris.

Carhaix-Guigamp-Paimpol

Située en Bretagne (FNAUT Infos 181) et seule survivante du réseau breton

(reconvertie à l'écartement standard), cette ligne à voie unique est exploitée par la CFTA, filiale de Transdev.

Entreprise intégrée, sous-traitante de la SNCF, la CFTA est chargée aussi de l'entretien et de la rénovation de l'infrastructure. Ses méthodes économiques, héritées du réseau breton, sont adaptées au faible trafic de la ligne.

La réouverture complète de la ligne après une longue période de rénovation est prévue en mai 2017.

Ses deux sections nord (36 km) et sud (53 km) sont connectées à Guigamp à la ligne principale Rennes-Brest.

Ses 3 pôles urbains comptent environ 7 000 habitants chacun et possèdent, au total, 14 collèges et lycées.

Busseau-sur-Creuse - Felletin

Située en Limousin, cette antenne de 35 km de la ligne principale Limoges-Guéret-Montluçon-Lyon n'a jamais fait partie des VFIL, elle est exploitée par la SNCF elle-même selon ses méthodes habituelles, donc sans prendre en compte son faible trafic.

Les deux générateurs de trafic sont Guéret, agglomération de 28 000 habitants (préfecture de la Creuse), et Aubusson, sous-préfecture (3 600 habitants et 3 établissements scolaires).

Les trafics

La ligne du Blanc-Argent est la plus circulée des 3 lignes étudiées, avec 8 allers-retours par jour ouvrable qui sont calés sur les rythmes scolaires des collèges et lycées de Romorantin, soit environ un train toutes les deux heures dans chaque sens.

Sur Carhaix-Paimpol, on trouve en moyenne 5 allers-retours par jour. Sur l'antenne Busseau-Felletin, il existe un seul aller-retour quotidien, qui quitte Felletin à 6h46 et Guéret à 18h21.

Logiquement, on trouve 25 voyageurs par train en moyenne sur le BA, 16 sur Carhaix-Paimpol et 13 seulement sur Busseau-Felletin (l'unique train quotidien circule pourtant en heure de pointe).

La concurrence de l'autocar

La ligne du BA n'est concurrencée par aucun service d'autocar. Seule la ligne routière Saint-Brieuc - Paimpol concurrence la ligne Guigamp-Paimpol, mais les territoires traversés sont différents. La ligne Busseau-Felletin est concurrencée à la fois par des cars SNCF et départementaux Felletin-Guéret.



Les méthodes d'exploitation

Les lignes du BA et Carhaix-Paimpol sont assez bien séparées du réseau ferré principal, la CBA et la CFTA en sont les seuls exploitants, ce qui autorise des méthodes plus souples que celles de la SNCF, qui doivent s'appliquer à toutes les lignes du réseau. La sous-traitance leur laisse plus de liberté, du moment que les exigences de sécurité de l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire) sont respectées.

Horaires et fréquences

Les horaires des deux lignes sont établis en fonction de la demande (correspondances avec les trains de grandes lignes et desserte scolaire) et du temps nécessaire au train pour faire un aller-retour sur chaque ligne.

L'utilisation de l'autocar

Sur les lignes TER exploitées par la SNCF, la pratique habituelle consiste à remplacer les trains par des cars aux heures creuses pour « faire des économies ». Mais cette pratique perturbe la clientèle, qui préfère toujours le train, et finit par la décourager.

Une fois le train acheté par l'exploitant, celui-ci a donc intérêt à le faire tourner au maximum au lieu de ne l'utiliser que pour deux allers-retours par jour, comme c'est le cas sur la ligne Morlaix-Roscoff (FNAUT Infos 239).

Sur la ligne du Blanc-Argent, au contraire, des autocars sont affrétés en sus des trains aux heures de pointe pour satisfaire la très forte demande des scolaires, ce qui permet d'écrêter les pics de fréquentation et d'optimiser l'utilisation du matériel ferroviaire disponible, donc de faire de « vraies » économies.

Ainsi, contrairement aux idées reçues, les autocars sont plus utiles en heure de pointe qu'en heure creuse.

Le personnel

La CBA et la CFTA comptent moins de 100 salariés. Cette structure légère est adaptée aux attentes du marché local et des collectivités, favorise la réactivité et limite les frais de structure.

Les agents de ces deux lignes exploitées en affermage sont polyvalents. A la CBA, par exemple, un conducteur de train peut vendre des billets, assurer un petit entretien du matériel ou conduire un car sur d'autres lignes. Cette polyvalence facilite les roulements des personnels, ainsi que la gestion des congés et des périodes de crise.

L'intégration infra-exploitation

Un point important est à relever : si, d'une manière générale, l'intégration de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation du réseau entraîne chez les exploitants historiques nationaux de nombreux effets

pervers, cette intégration est au contraire souhaitable dans le cas de petites entreprises ferroviaires, car elle diversifie les missions à assurer et favorise la polyvalence du personnel, comme on le vérifie en Suisse où les lignes locales sont confiées à des entreprises cantonales intégrées.

Le matériel roulant

Des matériels légers (autocars sur rails) ont été utilisés autrefois avec succès sur certaines lignes VFIL, ainsi qu'en Allemagne (Schienenbus).

L'A2E ou « autorail économique à deux essieux » (conçu pour la conduite à agent seul) sur Carhaix-Paimpol entre 1990 et 2006, et l'autorail X240 sur Valençay-Salbris entre 1983 et 2015, ont repris ce concept.

Mais la SNCF a finalement renoncé à l'A2E malgré les faibles coûts de maintenance du matériel et de la voie (en raison d'une faible masse à l'essieu), consommation d'énergie comparable à celle d'un car, moindre coût d'achat.

Les arrêts facultatifs

Seuls les principaux arrêts sont systématiquement desservis. Si un passager veut descendre à un arrêt facultatif, il le signale au préalable au contrôleur. Cette technique, courante en Allemagne, est très rarement utilisée par la SNCF (c'est le cas sur la ligne Saint-Gervais - Vallorcine), elle permet d'assurer une desserte fine du territoire et de gagner de la clientèle, scolaire en particulier.

En général, la politique de la SNCF consiste au contraire à réduire le nombre des arrêts en supprimant les arrêts ou haltes les moins utilisés.

La clientèle

Sur le BA, 85 % des clients sont des abonnés, principalement des scolaires et des étudiants ; 33 % du trafic de la ligne Carhaix-Paimpol est un trafic scolaire, le trafic touristique est notable (38 %) sur Guigamp-Paimpol. Sur l'antenne Busseau-Felletin, concurrence par les cars, les horaires ne conviennent ni aux scolaires, ni aux navetteurs, ni aux touristes.

Le bilan financier

Les chiffres avancés par le CEREMA résultent parfois de calculs, qui ont pu être confrontés à des chiffres connus.

Les méthodes économiques utilisées sur le BA et Carhaix-Paimpol font que les coûts au train x km y sont nettement plus faibles que sur Busseau-Felletin : 9 euros par train x km contre 22 (6 euros sur Carhaix-Paimpol si l'A2E était encore en service). Hors péages, le taux de couverture des coûts par les recettes est de 8 % sur Busseau-Felletin, 22 % sur les deux autres lignes.



Gare de Felletin, Creuse (MD)

Enfin les coûts de maintenance de la voie y sont très inférieurs à ceux de SNCF Infra. L'excédent des péages par rapport aux coûts permettrait à RFF de financer leur renouvellement.

Le coût moyen du train x km (exploitation + infrastructure) est de 20 euros pour le BA et Carhaix-Paimpol contre 100 pour Busseau-Felletin.

Le coût moyen par train x km, ou par voyageur transporté, ne peut être abaissé qu'en augmentant le nombre de circulations, et non l'inverse. Bien entendu, le coût global augmente, mais pas linéairement, avec le nombre des circulations : le rail est une activité à rendement croissant et à coûts fixes élevés, le premier train coûte cher (voie, gares, personnel), mais le coût marginal des rotations suivantes est faible car, sur les petites lignes, elles n'induisent pas d'investissements de capacité : les trains sont mieux remplis en heure de pointe, mais les utiliser aussi en heure creuse ne coûte pas très cher.

Deux conclusions du CEREMA semblent particulièrement utiles :

- l'exploitation économique des « petites lignes » ne permet pas de se passer de subventions publiques, mais elle ramène les déficits par voyageur dans des proportions proches de la moyenne observée sur les services TER des lignes plus importantes ;
- la raison première du maintien des lignes Carhaix-Paimpol et Valençay-Salbris est la captation de clientèle, l'exploitation économique n'étant que le moyen de la satisfaire à moindre coût.

Selon le CEREMA, l'exploitation économique s'est peu répandue en France pour deux raisons :

- la SNCF ne souhaite pas étudier de nouvelles modalités d'exploitation supposant polyvalence du personnel et convention collective plus souple (elle s'est fortement opposée à l'idée du matériel léger soutenue par la FNAUT dans les années 1980) ;
- les flux financiers actuels font que l'exploitation économique n'apporte aucun gain visible, ni à l'exploitant, ni aux financeurs publics.

Le rapport Gradatour

En 2007, Philippe Gradatour, X-Ponts alors en poste à la mission Stratégie du ministère des transports, a rédigé un rapport, malheureusement non rendu public mais que la FNAUT a pu consulter récemment, intitulé : « l'avenir des lignes ferroviaires peu circulées ».



Gare de Pont-Remy, Somme (MD)

La tentation du transfert sur route

Les lignes peu circulées (UIC 7 à 9) totalisaient environ 13 600 km à l'époque, soit 46 % du réseau, et supportaient 6 % du trafic. Comme le notait déjà le rapport Rivier de 2005, ce kilométrage est particulièrement important en France, en comparaison de pays comme la Suisse, l'Italie ou l'Espagne : « il y a donc lieu de s'interroger sur la pertinence du maintien d'un trafic très faible sur un système conçu pour le transport de masse ».

La fréquentation du TER est très variable selon les Régions, tant en volume global que ramenée à la population, à la superficie ou au train. L'équilibre financier est difficile à assurer car, comme en transport urbain, le taux de remplissage des trains, structurellement faible en moyenne, varie beaucoup en cours de journée et d'année, les flux sont dissymétriques et le matériel doit être dimensionné pour encaisser les pointes de trafic.

Ce sont les lignes TER à fort trafic qui génèrent les plus gros déficits. Mais, comme le remplissage d'un train va de 26 voyageurs en Limousin à 91 pour la Picardie, c'est évidemment le Limousin, qui possède beaucoup de lignes peu circulées, qui a le budget par voyageur x km le plus élevé. La part de l'infrastructure dans le coût d'une ligne est d'autant plus fort que la ligne est peu circulée.

Une orientation illusoire

Quand on lit les rapports de la Cour des comptes, on a effectivement l'impression que supprimer ces « petites » lignes résoudrait tous les problèmes financiers du système ferroviaire.

Or, comme le remarquait Philippe Gradatour, ces lignes ne représentent qu'une faible fraction du coût total du TER pour l'Etat et les Régions, environ 13 % (872 millions d'euros en 2007 sur 6 693) : compte-tenu des coûts d'exploitation de l'autocar, il estimait que l'économie réalisée en fermant au trafic voyageurs les 3 000 km de lignes supportant moins de 10 trains par jour ne serait que de 127 millions si on devait y maintenir le trafic de fret.

Une exploitation économique sur l'ensemble du réseau UIC 7 à 9 apporterait au contraire une réduction annuelle des coûts supérieure à 330 millions permettant, en moins de 30 ans, un renouvellement complet de l'infrastructure.

Pour appuyer sa thèse, M. Gradatour citait, outre celui de Carhaix-Guigamp-Paimpol, l'exemple de l'Allemagne et celui, moins connu, de l'Ecosse (la situation est analogue au Pays de Galles).

L'exemple de l'Allemagne

« En Allemagne, les services régionaux, de compétence des Länder depuis 1994, sont mis en concurrence. Alors que la Deutsche Bahn reste l'opérateur dominant, il en est résulté une baisse sensible des coûts et un développement des services (+20 %) et de la fréquentation (+30 %).

Des mesures d'optimisation (cadencement, conduite à agent seul,...) ayant déjà été engagées par la Deutsche Bahn auparavant, les coûts sont très sensiblement plus faibles qu'en France.

Pour une offre sensiblement équivalente de l'ordre de 23,5 millions de trains x km, le budget 2007 du Schleswig-Holstein était de 150 millions d'euros (6,4 euros/train x km) contre 316 millions (13,5 euros/train x km) en Rhône-Alpes !

Les services train et autocar sont généralement coordonnés, les autocars venant en rabattement et en maillage de desserte, comme en Suisse et dans de nombreux autres pays.

Les opérateurs privés ont mis en place des structures plus légères (autour de 100 employés), proches du terrain, avec notamment du personnel polyvalent, du matériel adapté et un marketing de proximité. »

L'exemple du Royaume-Uni

« Le Royaume-Uni a des lignes peu circulées dans des régions très faiblement peuplées comme les Highlands en Écosse. Il considère que du fait de l'attachement des populations à ces lignes, leur fermeture n'est pas envisageable, mais que par contre, il faut travailler à réduire les coûts et à développer les recettes, notamment en impliquant les populations locales à travers les Community line partnerships.

Les services ferroviaires sont exploités par des opérateurs privés mis en concurrence. Des méthodes d'exploitation très simplifiées ont été développées, permettant de baisser très sensiblement les coûts. »

Le créneau du train est sous-estimé

Les « petites » lignes ferroviaires sont volontiers pointées du doigt pour leur coût élevé et leur trafic faible. Les exemples des lignes Valençay-Salbris et Carhaix-Paimpol, analysés par le CEREMA puis comparés à celui de la ligne SNCF Busseau-Felletin, montrent cependant qu'il est possible de conjuguer baisse des coûts de production et hausse des trafics et des recettes, et d'assurer ainsi la pérennité de ces petites lignes.

Les subventions publiques restent indispensables quel que soit l'exploitant, mais elles peuvent être diminuées spectaculairement. Les principaux leviers d'efficacité mis en évidence par le CEREMA résident dans une meilleure adaptation du référentiel de SNCF-Réseau aux petites lignes, une optimisation des moyens matériels et humains et la captation de trafics spécifiques selon le contexte local, notamment les scolaires et les touristes, grâce à une adaptation des horaires aux besoins. On peut envisager aussi la sortie de la ligne du réseau ferré national et son transfert à la Région, et la mise en concurrence des opérateurs.

La lourde structure de la SNCF et ses procédures trop uniformes de maintenance de la voie sont inadaptées à ces lignes dont le faible trafic ne peut absorber des coûts fixes importants. Ses pratiques commerciales sont inefficaces pour répondre de manière satisfaisante aux besoins locaux. L'absence de polyvalence nécessite un personnel important, régi par des règles nationales coûteuses. A l'opposé de la pratique actuelle de la SNCF, le matériel doit tourner sans cesse en cours de journée, des renforts en période de pointe pouvant être assurés en autocar sur tout ou partie du parcours.

Les conclusions de deux études indépendantes - l'étude Beauvais-KCW-Rail Concept de 2012 relative à la gestion de l'ensemble des trains TER, et l'étude du CEREMA focalisée sur l'exploitation des « petites » lignes - confortent donc les affirmations de la FNAUT concernant les lignes TER, et en particulier les « petites » lignes :

- contrairement aux idées reçues, ces lignes sont très utiles ;

- elles peuvent être maintenues en activité à un coût acceptable par les Régions ;

- avant d'envisager un transfert sur route, qui constitue une solution de facilité à courte vue, la gestion d'une ligne TER doit d'abord être adaptée, et encadrée par un Cahier des Charges défini par la Région, après consultation des associations d'usagers.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire et Jean Sivardière, vice-pdt de la FNAUT

Guichet des « petites » gares : on ferme ?

Guichet de la gare de Bessèges, Gard, fermée depuis octobre 2012 (MD)

La vente des titres de transport SNCF par internet se développe vigoureusement : Voyages SNCF est devenu un des plus importants sites commerciaux de France. L'achat peut en effet être réalisé par le voyageur depuis son domicile ou son lieu de travail, sans déplacement obligé à une gare et sans attente à un guichet. Les jeunes générations se sont rapidement approprié cette possibilité.

Il en résulte une baisse des recettes des guichets, dans les grandes gares comme dans les plus modestes. Toujours à la recherche d'économies, la SNCF est donc amenée à réduire le nombre des guichets et/ou des heures d'ouverture afin d'abaisser ses coûts de fonctionnement. Elle restructure son réseau de vente sans concertation avec les collectivités locales ou les usagers.

On observe alors une augmentation des temps d'attente aux guichets maintenus, une inadéquation des heures d'ouverture et des heures de passage des trains, et des difficultés d'achat pour les voyageurs qui ne maîtrisent pas les nouvelles technologies.

Par ailleurs, dans certaines gares, l'agent SNCF affecté à la sécurité n'a pas le droit, ou le temps, de vendre des titres de transport.

Enfin les agents des guichets maintenus consacrent une proportion importante de leur temps à traiter les problèmes qu'ont rencontré les internautes lors de leurs achats.

Comment remplacer les guichets de gares ?

Quatre possibilités sont offertes pour remplacer les guichets des petites gares.

• Les distributeurs automatiques

Ils sont disponibles à toute heure et leur coût de fonctionnement est faible.

Mais leurs dysfonctionnements sont assez fréquents et les services de maintenance interviennent tardivement. Seules les espèces et les cartes bancaires sont acceptées. Les personnes mal-voyantes ont du mal à les utiliser. On ne trouve pas de distributeurs de billets Grandes lignes dans les petites gares. Enfin le distributeur n'offre ni informations, ni conseils, ni service après-vente.

• L'achat auprès du contrôleur

Le contrôleur, s'il est prévu dans le train, est accessible à tous les voyageurs et peut les informer et les conseiller.

Mais il est difficile de le trouver les jours d'affluence et il n'accepte pas certains moyens de paiement (par exemple les chèques vacances). Sa présence dans le train n'est pas garantie à long terme car les Régions recherchent des économies.

• Les distributeurs embarqués

Ils sont disponibles à toute heure, coûtent moins cher que l'équipement de chaque gare

ou halte en distributeurs fixes. Leur coût de fonctionnement est faible et leur maintenance est possible pendant les opérations d'entretien du train.

Sinon, ils présentent les mêmes inconvénients techniques que les distributeurs fixes. Ils sont peu utiles si un contrôleur est présent à bord du train.

• Les guichets de substitution

Ils peuvent être implantés dans une mairie, un office de tourisme, un pôle multi-services, un commerce local.

Ils permettent de maintenir un service public de proximité et sont accessibles à la plupart des voyageurs : âgés, mal-voyants, illettrés ou allergiques aux nouvelles technologies.

Mais ils doivent être financés par les communes, n'acceptent pas certains moyens de paiement (bons de retard), ne fournissent pas les billets de congés annuels. Leur compétence en matière d'information est limitée (itinéraires, tarification, service après-vente).

La solution de proximité

Le guichet de substitution est, parmi les quatre solutions décrites ci-dessus, celle qui est la plus conforme aux intérêts des voyageurs, il évite aussi le sentiment d'abandon que ressentent les populations concernées.

Mais, pour que cette formule soit un succès, bien des conditions doivent être satisfaites : formation du personnel, participation financière de la SNCF et de la Région, fléchage du local depuis la gare, abri en gare et liaison possible avec un agent SNCF entre le premier et le dernier train de la journée...

Si la commune ne reprend pas le guichet et si la Région choisit de maintenir un contrôleur à bord de chaque train, celui-ci doit disposer d'un appareil permettant de délivrer un billet pour tous les voyages régionaux, interrégionaux et nationaux, et disposant de tous les tarifs en vigueur et acceptant tous les moyens de paiement.

Si la Région choisit de supprimer les contrôleurs, un distributeur doit impérativement être installé dans chaque train ou à chaque point d'arrêt, équipé d'un système d'alerte des dysfonctionnements pour permettre un dépannage rapide (en 48 h maximum), accepter le paiement par le maximum de possibilités et être sonorisé pour les personnes mal voyantes.

La gare, pôle multimodal

En réalité, la meilleure formule consiste à mieux valoriser les gares existantes, à élargir leurs fonctions en y développant l'intermodalité et les atouts liés à leur fréquentation et à leurs espaces disponibles - ce qui passe par de nouveaux partenariats entre la collectivité locale, la Région et la SNCF.

La question se pose en particulier pour les petites villes, de quelques milliers à 30 000 habitants, où des programmes innovants sont à inventer ou à mettre en œuvre.

La Région, gestionnaire des TER ferroviaires et routiers et, dorénavant, des services d'autocars « ex-départementaux », doit développer cette fonction de pôle multimodal des gares avec l'appui de la collectivité locale : en vendant tous les types de billets de train et d'autocar, en louant des vélos ordinaires ou à assistance électrique, en assurant des services de taxis, de covoiturage et d'autopartage, en renseignant les voyageurs sur la localité et son offre touristique, en proposant des bureaux en location à des associations ou entreprises débutantes, des commerces utiles aux voyageurs et des services adaptés (crèches, mise à disposition de colis commandés par internet...).



Distributeur automatique (MD)

La SNCF, qui affiche son ambition de devenir un opérateur global de mobilité, a son rôle à jouer. De même que la Poste diversifie ses activités, elle peut diversifier les tâches de son personnel et les fonctions de son patrimoine pour renforcer l'attrait des déplacements en train. Gares et Connexions a déjà pris des initiatives en ce sens en recherchant des propositions d'aménagement et d'animation d'espaces vacants dans des gares de taille moyenne en Aquitaine (<http://alpc.opengare.com/>).

Certaines gares situées en milieu rural sont éloignées des villages et des bourgs. Dans ces cas, il vaut mieux, bien entendu, reporter les services à la mairie ou à l'office de tourisme afin d'être au plus près des habitants.

J-F Martinet, Dominique Romann, Christiane Dupart, Michel Lamy, J-F Hogu

La sauvegarde des emprises ferroviaires inutilisées

Fermeture

La fermeture d'une ligne (au sens juridique) intervient, le plus souvent, de longues années après l'arrêt du trafic (fermeture de la ligne au sens commun). La fermeture consacre juridiquement la désaffectation de la ligne à tout trafic ferroviaire, voyageurs et fret, et autorise la dépose de la voie.

Cette désaffectation juridique conduit toujours à une nouvelle affectation de la voie ferrée (route, voie verte, constructions...) sur laquelle il sera toujours très difficile de revenir, non seulement techniquement, mais également socialement et politiquement (on n'a jamais fermé de voie verte).

Il n'est jamais arrivé qu'une ligne fermée (juridiquement) soit rouverte au trafic. Toutes les réouvertures intervenues (ou en projet) concernent des lignes sur lesquelles le trafic voyageur, ou tout trafic, avait cessé pendant une période variable, mais ces lignes n'étaient pas juridiquement fermées.

Déclassement

Le déclassement autorise la sortie du domaine public de SNCF Réseau, l'emprise n'est plus alors inaliénable, elle peut être librement vendue.

Le déclassement n'est pas la vente, il l'autorise seulement ; la vente intervient ensuite. Mais un déclassement est toujours prononcé dans le but de permettre une vente déjà très sérieusement envisagée avant même la fermeture.

Le plus souvent, la fermeture est prononcée dans le but d'une dépose de la voie, d'un déclassement, puis d'une vente, les trois s'enchaînent relativement rapidement, même si ce n'est pas une obligation. Il arrive parfois que ces quatre étapes (fermeture de la ligne, dépose de la voie, déclassement, vente) soient dissociées.

[Xavier Braud](#)



Fin de ligne en gare de Rolleville, Seine-Maritime (MD)

La réaction de la FNAUT

A la suite des nombreuses actions contentieuses lancées par la FNAUT (FNAUT Infos 148, 159, 164, 186, 191, 239), SNCF Réseau sollicite dorénavant les associations de la FNAUT afin de recueillir leurs avis quand la fermeture d'une ligne est envisagée.

Ces consultations, facultatives, ne sont pas prévues par les textes actuels. Le Bureau de la FNAUT a donc été amené à fixer des critères d'acceptabilité des fermetures.

Si la ligne menacée de fermeture ne présente aucun potentiel prévisible de trafic voyageurs ou fret notable dans les décennies à venir, ou si elle ne permet pas de renforcer le maillage du réseau ferré, la FNAUT peut donner un avis favorable à sa fermeture. Dans le cas contraire, elle demande que trois conditions soient respectées.

SNCF Réseau doit s'engager à ce que la fermeture ne soit pas suivie d'un transfert de propriété. Seule la gestion de l'emprise doit être transférée à son nouvel utilisateur ainsi que les charges de son entretien.

Cet engagement doit concerner la totalité de l'emprise concernée afin d'éviter toute interruption du linéaire.

Enfin l'aménagement prévu sur l'emprise ferroviaire doit être réversible. Cette condition exclut l'implantation d'une voirie routière ou des aménagements industriels, commerciaux, agricoles ou immobiliers, mais elle est compatible avec la création d'une véloroute.

La FNAUT a signé une convention avec les collectivités territoriales concernées par la fermeture de la ligne Vitré-Fougères, garantissant la réversibilité des aménagements de la voie verte souhaitée par les élus : cet exemple de bonne pratique pourrait être généralisé.

Auray-Quiberon



Gare de Plouharnel-Carnac, Morbihan (MD)

La desserte estivale du train Auray-Quiberon dit « tire-bouchon » est emblématique du retard français et de l'incapacité à mettre en oeuvre des solutions efficaces de desserte par transport collectif.

Si la presqu'île de Quiberon était située en Suisse, son accès automobile serait interdit aux non-résidents comme celui de Zermatt. Si elle était en Italie, ce serait une ZTL (zone à trafic limité). Si elle était en Scandinavie, il y aurait un péage à l'isthme de Penthièvre. Si elle était en Allemagne, la ligne Auray-Quiberon serait exploitée par train-tramway. Malheureusement, la presqu'île est en France...

Il faut renouveler la voie ferrée Auray-Quiberon et la prolonger, sur 1 km environ, jusqu'à l'embarcadere de Port Maria pour offrir une liaison sans rupture de charge d'Auray jusqu'au quai d'embarquement pour les îles (Belle-Ile, Houat, Hoedic). Une desserte multimodale de la presqu'île articulant parking, desserte ferroviaire et desserte fine par autocar est nécessaire.

[Pierre-Henri Emangard](#)

La mise en service de la LGV Le Mans - Rennes, qui met Auray à 2h30 de Paris, est pour les élus bretons l'occasion de développer le tourisme. Quiberon est actuellement relié (depuis 1985) à Auray, pendant les mois de juillet et août ainsi que certains week-ends de juin et septembre, par 10 allers-retours quotidiens du tire-bouchon en 45 minutes avec 5 arrêts intermédiaires et, toute l'année, par la ligne 1 du réseau des cars TIM (transports interurbains du Morbihan) qui assure une desserte plus fine en 1h15. Mais la voie ferrée (27 km) vieillit et sera inexploitable dans 5 à 10 ans, et la circulation automobile augmente. Seule la gare de Plouharnel-Carnac permet le croisement des trains.

Deux scénarios sont à l'étude :

- une rénovation de la ligne (à voie unique), un investissement de 22 millions d'euros (800 000 euros/km) et une exploitation toute l'année ;

- la conversion de la voie ferrée en voie routière pour un coût de 54 millions d'euros, et l'utilisation de bus électriques entre Auray et le port de Quiberon. Une solution plus « innovante », mais plus coûteuse, moins sûre, moins capacitaire, moins confortable...

Le succès du réseau corse : un exemple à suivre

En 2011, lors du renouvellement de la délégation de service public (DSP) attribuée en 2001 à la SNCF, cette dernière proposait un devis à 51,2 millions d'euros par an, plus de deux fois plus élevé que les estimations initiales de la Collectivité territoriale corse (CTC), autorité organisatrice.

Les élus corses ont alors décidé de ne plus exploiter le réseau (qui compte 232 km de voies) en DSP et d'en reprendre directement la gestion par l'intermédiaire d'une Société anonyme d'économie mixte locale détenue en commun avec les deux agglomérations et les Chambres de Commerce de Bastia et Ajaccio. La SNCF ne détient plus que 15 % du capital de la société mais assure une assistance technique.

Les gares principales (Ajaccio, Bastia, Corte, Calvi), les gares secondaires, les haltes et leurs accès ont été rénovés. Quatre nouvelles haltes ont été créées en périphérie des grandes villes. Le matériel roulant a été renouvelé (12 autorails AMG 800 ont été achetés au constructeur CAF). La tarification a été adaptée pour encourager les déplacements des salariés par des abonnements mensuels incitatifs.

Après 5 ans de nouvelle exploitation des Chemins de Fer Corses (le contrat passé avec la CTC couvre la période 2012-2021), les résultats sont sans appel si on les compare aux résultats du TER sur le continent :

- l'offre a été densifiée de 30 % (en particulier entre Ajaccio et Bastia), passant de 771 000 km x trains à un million ;
- le coût du km x train est passé de 30 à 27 euros (une valeur en baisse mais qui reste en gros deux fois plus élevée que celle qui est observée en Suisse) ;

- le trafic est passé de 701 000 voyageurs annuels à 1,2 million, soit une hausse de 71 % ;

- le nombre des voyageurs x km a progressé de 35 %, du fait d'une offre principalement concentrée sur le périurbain de Bastia et Ajaccio et l'antenne de la Balagne (le trafic a triplé à Ajaccio) ;

- les recettes ont progressé de 30 % ;
- la contribution annuelle de la Collectivité corse est restée globalement stable autour de 20 millions d'euros ;

- la contribution annuelle par voyageur est passée de 29,1 à 17 euros, soit une baisse de 71 %, équivalente à la hausse du trafic !

Selon Jean-Baptiste Bartoli, directeur général des CFC, « pour les pendulaires comme pour les touristes, le train est devenu une véritable alternative à la voiture individuelle sur l'intégralité du territoire corse et à la portée de tous ».

La ligne Nice-Digne

La ligne à voie métrique des Chemins de fer de Provence Nice-Digne (151 km) est encore propriété de l'Etat (FNAUT Infos 189). Longtemps exploitée par une filiale de Veolia dans le cadre d'une DSP, elle l'est, depuis 2014, par la Régie Régionale des Transports de la Région PACA. Le coût du km x train est de 18 euros.

Christian Estrosi, alors président du Conseil régional, a confirmé que 59,5 millions d'euros seraient bien consacrés à la ligne, dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région, par l'Etat, la Région, les deux départements concernés et la métropole de Nice - Côte d'Azur. Des protections hydrauliques, des parois rocheuses et des tunnels seront consolidés, les quais des gares seront mis aux normes et tous les aiguillages seront changés ; les auto-

rails SY seront remplacés par des rames CAF acquises d'occasion à Majorque ; 26,5 millions seront attribués à l'amélioration de la desserte de banlieue Nice-Colomars, dont le cadencement sera porté à 15 minutes en 2020.

Une 3ème ligne du tramway de Nice (7 km dont 3,3 km en tronc commun avec la 2ème) sera ouverte en 2020, elle desservira la gare CP de Lingostière.

Sur le territoire de la métropole, une tarification unifiée CP + transports urbains + cars du réseau Lignes d'Azur sera instaurée. Cette mesure, réclamée depuis 30 ans par le GECP (Groupeement pour l'étude des Chemins de Fer de Provence, membre de la FNAUT), amorcera la fin d'une concurrence train-autocar stérile pour les usagers et coûteuse pour le contribuable.

En 2016, le trafic a été interrompu à plusieurs reprises entre Annot et Digne en raison de travaux et d'incidents géologiques. Cependant, et malgré l'attentat du 14 juillet à Nice, la fréquentation a atteint 438 000 voyageurs (+ 6,6 %) : le trafic longue distance a diminué mais le trafic suburbain a augmenté. La ponctualité est satisfaisante (un point de croisement a été rétabli à Saint-Martin-du-Var) : 91 % des trains longue distance et 93 % des trains suburbains ont moins de 5 min de retard, un taux très supérieur à celui (82 à 85 %) des TER desservant la région niçoise.

Mais la Région s'apprête à démanteler la ligne Digne - Saint-Auban, débouché ferroviaire sur le Val de Durance dont la réouverture permettrait de rétablir les liaisons TER vers Grenoble/Genève supprimées en 1989 et d'en créer vers Avignon TGV. Tout espoir de voir un trafic de transit utiliser les CP disparaîtrait, ce qui confinerait définitivement la ligne à un rôle de desserte purement locale.

La ligne du col de Tende



Gare de Breil, Alpes-Maritimes (MD)

La ligne internationale reliant Nice et Vintimille (Ventimiglia) à Coni (Cuneo) vit actuellement des moments difficiles et contrastés. Elle relie pourtant des bassins économiques et humains importants : le Piémont (4,5 millions d'habitants), la Provence-Alpes-Côte-d'Azur (5 millions), la province ligure d'Imperia

(230 000 habitants) et la Principauté de Monaco. Historiquement, ces régions ont toujours été très liées entre elles, ce qui entraîne des flux économiques et humains conséquents.

La réouverture en 1979 de la voie ferrée de la vallée de la Roya, coupée depuis la guerre, avait donc suscité de grands espoirs. D'autant que le rail dispose de beaucoup d'atouts sur cet axe, où aucune liaison routière ou aérienne performante ne vient le concurrencer.

Pourtant, même si des travaux vont être engagés, la coopération franco-italienne n'avance qu'à petits pas, la réécriture de la convention de 1970 est en panne et le retour de trains directs entre Nice et Turin n'est pas pour demain.

Peut-on espérer un minimum raisonnable pour mai 2018 : le retour de la vitesse de 80 km/h sur une partie de la ligne et des trains italiens plus nom-

breux entre Vintimille et Cuneo, cofinancés avec la Région PACA ?

Des cheminots, historiens, associations et usagers ont rassemblé leurs connaissances dans un Livre Blanc qui peut être téléchargé à partir du lien :

<http://www.ecomusee-breil.fr/Livre-Blanc27-04-2017.pdf>

Il renferme une partie historique, puis une présentation de la situation actuelle de la ligne (sous la responsabilité des deux corédacteurs Michel Braun et Michel Bouchard) et enfin de nombreuses contributions, dont celle de la FNAUT.

Les auteurs mettent en avant le nombre excessif d'intervenants (SNCF Réseau, RFI, SNCF Mobilité, les Régions Piémont, PACA et Ligurie, les deux Etats). Ils plaident pour une gestion décentralisée et unifiée de l'infrastructure et de l'exploitation des trains sur l'ensemble de l'étoile de Breil.

La réouverture de la ligne italienne Merano-Malles



RegioExpress en transit à Mariengo (Trenomania.org)

Cette ligne de 60 km située dans le Sud Tyrol italien (Val Venosta ou Vinschgau) a été fermée en 1991 par les Chemins de fer de l'Etat italien (FS) avec une argumentation que nous entendons souvent en France (manque de fréquentation, pas d'avenir, coût d'entretien trop élevé...). Elle offrait alors une desserte squelettique de 4 ou 5 allers-retours quotidiens comme sur nombre de lignes régionales françaises.

La ligne a été rouverte en 2005 grâce à la pugnacité des collectivités locales qui ont su garder le cap malgré les habituelles oppositions : « trop cher, personne n'utilisera le train, tout le monde a une voiture... ». Elle est exploitée par l'opérateur privé STA Bolzano.



(Trenoaltoadige.bz.it)

D'emblée, c'est une offre ambitieuse à la suisse qui a été mise en place (un train par heure toute la journée de 5h à 23h), renforcée par un deuxième train semi-direct dans l'heure à certains moments de la journée.

Et c'est le succès : 1 million de voyageurs en 2005, 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour !

Le succès de cette réouverture est tel que le financement de l'électrification de la ligne et de l'achat de rames électriques plus capacitaires viennent d'être décidés. Le matériel thermique actuellement utilisé, moderne et performant, de type GTW Stadler (10 rames), va donc être revendu dès 2018.

Remarquable aussi a été le coût de la remise en état de l'infrastructure : 120 millions d'euros pour 60 km, matériel roulant compris. Pour mémoire la réouverture des 23 km de la ligne

Belfort-Delle (certes avec une électrification mais sans le matériel roulant) coûtera 110 millions. Cherchez l'erreur ...

Et le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 euros du km (contre 20 euros ou plus en France) et 12 à 13 euros avec l'amortissement du matériel. Il s'agit d'une réalisation moderne, rationnelle et très automatisée, pour la commercialisation (distributeur dans les gares) comme pour l'exploitation (commande centralisée de l'ensemble de la ligne, conduite à agent seul...).

Ce qui est particulièrement intéressant, c'est qu'il ne s'agit pas d'un exemple suisse pour lequel l'on pourrait objecter que les densités de populations sont sans comparaison avec la démographie française et que l'approche culturelle est différente. Ici nous sommes en Italie, dans une région rurale, avec des localités d'une importance proche de celles rencontrées sur la ligne francomtoise Besançon - Le Locle dite ligne des Horlogers. A noter que la photo a été prise en heure creuse...

Patrick Real, vice-président de la FNAUT Franche-Comté



(Ferpress.it)



Comment faire fuir la clientèle des petites lignes

Plusieurs techniques simples sont utilisées de longue date par la SNCF.

L'augmentation des temps de parcours. Sur Clermont - Saint-Etienne, la durée du parcours de bout en bout est passée de 1 h 53 min (hiver 2004-2005), à 2 h 38 min juste avant la fermeture de la ligne, fin mai 2016.

Les horaires dissuasifs. Lors des derniers services, il n'y avait plus qu'un aller-retour (AR) entre Clermont et Le Mont-Dore. Le train partait de Clermont à 13h08, arrivait au Mont-Dore à 14h37 pour en repartir guère plus d'une heure plus tard, à 15h41 !

L'occultation de l'itinéraire direct au profit d'un itinéraire détourné plus coûteux impliquant l'utilisation d'un TGV. Aussi bien aux guichets que sur le site internet de la SNCF, la relation Clermont - Nîmes est conseillée via Lyon et les TGV de la vallée du Rhône plutôt que par le Cévenol qui, lui, assure une relation directe.

L'instauration d'une ou plusieurs correspondance(s) venant dégrader une relation antérieurement directe. C'est le cas des relations entre d'une part Paris et d'autre part Marseille, Béziers, Aurillac ou Le Mont-Dore. Dans le premier cas, une correspondance supplémentaire a été instaurée par limitation du Cévenol à Nîmes.

Les transferts sur route des relations ferroviaires. Sur Clermont - Le Mont-Dore, on est passé des 3 AR en train qui subsistaient au service d'hiver 2011-2012 à un seul en décembre 2014, puis à zéro en novembre 2015 (fermeture de la ligne) ; sur Clermont - Saint-Etienne, on est passé de 5 AR en train, peu avant la récente fermeture, à un seul.

Pierre Pommarel, Philippe Valériano, AUTA, Ass. des usagers des transports d'Auvergne

Sur Lille-Metz, la SNCF impose des correspondances à Aulnoye, Hirson et Charleville : la relation est introuvable sur son site internet. Mais la SNCF propose une relation par TGV via Paris, trois fois plus coûteuse...

Gilles Laurent, président, Union des Voyageurs du Nord

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
 Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
 CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°257
 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
 Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
 Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 50 €
 Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr

Pollution de l'air

Début juillet, le Conseil d'Etat a sévèrement rappelé à l'ordre le gouvernement et l'a sommé d'agir de manière décisive contre la pollution de l'air dans le délai le plus court possible.

Comme en matière de sécurité routière, les gouvernements précédents, craignant l'impopularité, se sont contentés de mesures timides et partielles alors que, selon l'agence Santé publique France, la pollution de l'air est impliquée dans le décès prématuré de 48 000 personnes par an en France et, selon le Sénat, coûte 100 milliards d'euros par an à la collectivité.

L'expérience montre que le traitement des pics de pollution, la limitation de l'accès automobile à certaines zones urbaines, la limitation de la vitesse dans les centres et sur les voiries périphériques, le covoiturage, la promotion (très coûteuse pour l'Etat) des véhicules électriques... ne suffisent pas.

Les mesures efficaces sont connues : c'est un report modal des trafics routiers qui est indispensable. Il faut donc :

- développer massivement les aménagements cyclables, les infrastructures et l'offre de transports collectifs, et lancer le quatrième appel à projets de TCSP attendu depuis le Grenelle de l'environnement ;
- ramener de 10 % à 5,5 % le taux de la TVA sur les transports quotidiens ;
- investir massivement dans la rénovation et l'extension du réseau ferré ;
- légaliser le péage urbain et l'instaurer rapidement dans toutes les agglomérations où la pollution de l'air dépasse régulièrement les normes autorisées par l'Union européenne.

Une telle politique, qui peut être financée par la fiscalité écologique, permettrait aussi de réduire la congestion routière, l'accidentologie, le bruit, les importations de pétrole, les émissions de carbone et les dépenses publiques.

La FNAUT demande au gouvernement et aux collectivités locales de prendre enfin au sérieux la pollution de l'air en mettant fin à l'attentisme irresponsable et au bricolage dénoncés par le Conseil d'Etat : la santé de millions de Français en dépend.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Comment réduire les temps de parcours des trains ?



Rame Coradia Liner en gare de Chaumont (MD)

Les voyageurs sont de plus en plus sensibles au prix et à la fréquence des dessertes ferroviaires. Mais le temps de parcours reste un élément important d'attractivité du train, comme le démontre la forte augmentation de la clientèle à chaque ouverture d'une LGV. La FNAUT a donc recensé les nombreuses améliorations qui pourraient être apportées aux paramètres les plus déterminants (règles d'exploitation et politique commerciale, matériels roulants, infrastructures) : leur optimisation permettrait une réduction significative des temps de parcours hors situations perturbées. Cette étude complète l'expertise de Gérard Mathieu relative aux relèvements possibles des vitesses maximales sur le réseau classique (FNAUT Infos 244).

Les assises de la mobilité

Une révision de la politique des transports ne doit pas se traduire par l'arrêt des investissements nécessaires pour répondre aux besoins croissants des usagers, éviter la congestion des réseaux routier et ferré, réduire la pollution de l'air et maîtriser le climat.

● Répondre aux besoins actuels...

La priorité affichée aux trains de la vie quotidienne (les Intercités en font partie) exige des efforts financiers supplémentaires de régénération du réseau, mais aussi de ponctualité. Les événements de l'été à Paris-Montparnasse ont démontré l'urgence nécessaire de renforcer la robustesse des services et la fiabilité de l'information voyageurs.

Les dessertes et fréquences des TER, Intercités et TGV doivent être étoffées : une stratégie de développement - et non de régression - doit être mise en œuvre par la SNCF, à l'exemple d'Air France.

● ... et aux besoins futurs

Il faut aussi anticiper les besoins futurs, donc décider dès aujourd'hui les investissements nécessaires et les programmer. Le 4^e appel à projets de TCSP, une ligne nouvelle sur la

transversale sud et le Lyon-Turin sont indispensables pour répondre aux évolutions démographiques et protéger l'environnement.

● Introduire une concurrence régulée entre opérateurs ferroviaires

La qualité des services ferroviaires et une baisse de leurs coûts doivent être une exigence quotidienne que peut faciliter une mise en concurrence régulée des TER et Intercités sous forme de délégations de service public.

● Maîtriser les nouvelles mobilités

Les nouvelles mobilités doivent se développer dans l'équité entre les modes de transport, qu'il s'agisse des conditions d'accès aux professions et des exigences de formation, de la fiscalité, de la contribution financière au fonctionnement des équipements publics et de l'équité environnementale par application des principes « utilisateur-payeur » et « pollueur-payeur ».

Le développement de nouvelles mobilités ne doit pas être piloté uniquement par la recherche et le marché, il doit aussi être régulé par une complémentarité organisée de tous les modes.

Sommaire

- Dossier** - Comment réduire les temps de parcours des trains ? pp. 2-6
- Comment afficher un réseau de liaisons Intercités ? pp. 7-8

Relever les vitesses des trains sur le réseau classique

Ligne des Cévennes (MD)

➤ Nous rappelons tout d'abord les conclusions de l'expertise de Gérard Mathieu (mai 2016) : « Généraliser le 200/220 km/h aux grandes lignes du réseau classique : réalisme ou utopie ? » (FNAUT Infos 244 et 245).

La généralisation du 200 km/h sur les grandes lignes classiques, préconisée par certains responsables politiques, est une utopie : les possibilités sont rares et, de plus, dispersées sur tout le réseau, sur des sections souvent très courtes (17,6 km en moyenne) d'où des gains de temps de l'ordre d'une minute par section. On ne saurait donc trouver là une alternative à la construction de nouvelles LGV ni même une offre intermédiaire entre Intercités et TGV. De plus de tels relèvements de vitesse impliqueraient de coûteux aménagements des infrastructures existantes : voie, signalisation, caténaires, suppression des passages à niveau, le tout en maintenant l'exploitation commerciale des lignes et installations concernées.

Par contre des relèvements de vitesse moins ambitieux sont possibles sur certaines lignes, ne serait-ce qu'en visant le retour aux vitesses pratiquées naguère mais réduites depuis lors en raison de la dégradation des infrastructures (voies, caténaires, ouvrages d'art ...) et d'un niveau d'entretien ramené au minimum. D'où des augmentations dissuasives des temps de parcours (une heure, soit + 29 %, sur Bordeaux-Nantes) entraînant des baisses souvent drastiques du trafic et une réduction de l'offre pouvant mener à des fermetures.

Or sur 50 km, un relèvement de la vitesse de 60 à 120 km/h fait gagner 25 minutes ! De 100 à 160 km/h : 22 minutes. De 120 à 160 km/h : 12 minutes. De 60 à 80 km/h : 12 minutes.

Et les investissements seraient limités (pas de suppression nécessaire des passages à niveau).

L'urgence est évidemment la suppression des zones de ralentissements afin de rétablir les performances passées, puis de moderniser les itinéraires sur lesquels des gains de temps supplémentaires significatifs peuvent être obtenus à tracé constant (cf. carte ci-dessous : les gains de temps indiqués sont calculés par rapport au meilleur temps de parcours observé actuellement, compte non tenu des ralentissements éventuellement intervenus depuis la fin de l'expertise).

L'expertise de Gérard Mathieu a été complétée par une étude de la FNAUT pilotée par Jean Sivoardière et Gérard Mathieu : nous présentons dans la suite de ce dossier les autres possibilités offertes pour réduire la durée des parcours en train, dont certaines sont très peu coûteuses.



Optimiser les règles d'exploitation et la politique commerciale

Retendre les horaires

Les horaires des trains intègrent une marge de régularité permettant de rattraper les aléas de l'exploitation : affluence exceptionnelle, incident technique, attente de correspondance... Une détente forfaitaire est donc incorporée dans l'horaire dit « à marche tendue », calculé sur la base des possibilités du matériel roulant et des caractéristiques de la ligne (tracé, profil...).

La « marge de régularité » majore l'horaire à marche tendue de :

+ 5 % pour les LGV soit + 9 min sur un trajet Paris- Marseille (750 km) ;

+ 4,5 min par 100 km pour les trains circulant sur les lignes classiques.

Cette différence importante est justifiée par le caractère « protégé » de la circulation sur LGV, celles-ci étant beaucoup moins exposées aux aléas que les lignes classiques qui acheminent indifféremment TGV, Intercités, TER et trains de fret, et sont jalonnées de gares et de bifurcations où peuvent survenir des conflits de circulation.

Les pertes de temps engendrées par ces détentes sont considérables :

- 19 min sur 420 km (Paris-Limoges ou Paris-Clermont) ;

- 32 min sur 713 km (Paris-Toulouse),

Combien de km de LGV faut-il construire pour gagner 30 minutes ? !

Il serait opportun de s'interroger sur la rigidité de la marge sur les lignes classiques et de les adapter aux caractéristiques des lignes, à la densité et à la nature de leurs trafics...

D'ailleurs la SNCF applique ou a appliqué des détentes de seulement 3 min (soit une différence de 11 min sur une relation Paris-Toulouse) dans le cas des trains dits « suivis », faisant l'objet d'une attention particulière de la part des postes de commandement gérant les circulations.

En outre, à ces marges de régularité viennent souvent s'ajouter des marges dites « commerciales » laissées à l'appréciation des horairistes dans l'objectif de permettre de rattraper encore plus facilement les retards.

Or l'expérience montre qu'une augmentation des détentes horaires se traduit rarement par une amélioration de la régularité et a des effets pervers, l'exploitant de terrain intégrant plus ou moins consciemment l'idée que le train dispose de marges suffisantes pour lui permettre d'absorber quelques minutes de retard supplémentaires.

« Mes trains sont à l'heure parce que leur marche est tendue » répondait le directeur d'une compagnie de chemin de fer à ses collègues qui s'étonnaient de l'exactitude de ses trains. A méditer.

Pour certains TGV, une détente de moins de 5 % par 100 km permettrait d'afficher des temps de parcours vendeurs, par exemple 1h59 sur Bordeaux au lieu de 2h04.

Optimiser le nombre des arrêts

L'arrêt d'un train dans une gare majore le temps de parcours de 3 à 8 minutes selon la vitesse autorisée en ligne et les caractéristiques de la gare. Il convient donc de s'interroger sur la pertinence de certains arrêts et sur l'opportunité de diversifier l'offre avec des trains omnibus et d'autres ne s'arrêtant que dans les villes les plus importantes.

Dans le cas du TER Lyon-Grenoble, des services semi-directs (4 arrêts) alternent avec des omnibus (17 arrêts) d'où un gain de 39 min : 1h24 contre 2h03.

Sur les lignes à voie unique, des TER peuvent comporter plus ou moins d'arrêts mais leur temps de parcours ne change pas en raison du cadencement.

Revoir la durée des arrêts

La durée de certains arrêts est excessive. La norme actuelle est de 3 min quelle que soit la gare et l'importance du trafic, portée à 4 ou 5 min dans les plus grandes gares. Elle doit être revue et adaptée à la réalité (heures creuses ou de pointe, volume des trafics échangés, caractéristiques des matériels roulants, hauteur des quais).

Dans les années 1970, les TEE et IC, dont les accès (emmarchement haut) n'étaient pourtant pas particulièrement aisés, ne s'arrêtaient que 1 min.

Indiquer systématiquement le positionnement des voitures

Le voyageur doit pouvoir se pré-positionner sur le quai au droit des accès à la voiture de son choix (1ère ou 2ème classe) ou dans laquelle il a réservé. C'est possible (Japon) avec plusieurs types de matériels circulant sur la même ligne et des trains automoteurs dont la composition peut néanmoins varier (une, deux ou trois rames couplées).

Rendre la gare plus lisible

Par ailleurs, de par leur étendue et leur complexité, les grandes gares sont déroutantes pour les voyageurs. Leur plan doit être très lisible et les cheminements libérés des obstacles qui les encomrent trop souvent. La signalétique et les annonces doivent faciliter les cheminements, tout particulièrement pour les personnes qui les découvrent pour la première fois, et optimiser les flux de circulation. On peut ainsi gagner bien du temps en évitant déplacements et bousculades de voyageurs recherchant « leur train » puis « leur » voiture.

Optimiser les correspondances

Une correspondance (FNAUT Infos 249) est ressentie par le voyageur comme une

perte de temps et un ensemble de contraintes génératrices de stress et de fatigue (crainte de rater son train, guidage et surveillance des enfants, cheminement dans une gare inconnue, changements de niveau, transport de bagages...). Même facilitée au maximum, une correspondance est aussi mal ressentie qu'une majoration du temps de parcours de l'ordre d'une heure !

Les correspondances permettent de diffuser le trafic d'un train donné bien au-delà des seules gares desservies. Ce peut être un atout si la durée en est courte, les annonces et la signalétique claires et le cheminement limité, l'idéal étant la correspondance quai à quai ; en cas de changement de quai, des ascenseurs ou escalators doivent être prévus. L'allongement de la durée de vie conduit progressivement à un vieillissement de la population dont il faut absolument tenir compte si le train veut conserver la clientèle des seniors qui lui est assez naturellement attachée mais pourrait se retourner vers la voiture qui offre le porte-à-porte.

Renforcer les fréquences

Si le voyageur est sensible au temps de parcours, il l'est tout autant à la densité de l'offre. L'idéal, sur les lignes interurbaines les plus fréquentées, est une fréquence horaire, voire à la demi-heure en pointe.

Une fréquence de desserte renforcée permet de réduire les temps d'attente en gare, et en particulier la durée des correspondances. Encore faut-il que les cadencements respectifs des trains Grandes Lignes et TER, ou des TER de régions différentes, ne soient pas décalés d'une heure (le cas est fréquent, voir Paris-Genève et Bellegarde-Evian/Saint Gervais) d'où des délais de correspondance dissuasifs cumulant le décalage des cadencements (1h) et le temps de correspondance (10 ou 20 min).

Améliorer l'intermodalité

Le voyage en train ne constitue qu'une partie du déplacement ; s'y ajoutent à chaque extrémité les parcours terminaux pour lesquels il est fait appel à d'autres services : transports publics, taxi, voiture particulière, location...

Il est donc important que le transporteur principal prenne en compte les conditions et la commodité d'accès aux différents modes utilisés pour les trajets terminaux (FNAUT Infos 254). Il y a là un gisement très important de gains de temps potentiels. Les logos internationaux doivent être systématiquement utilisés dans les gares et les indications données au moins en français et en anglais dans toutes les gares régulièrement fréquentées par des étrangers.

Améliorer le matériel roulant



Améliorer l'accessibilité du train

Une bonne accessibilité au train permet de réduire la durée nécessaire aux montées/descentes. Elle dépend de l'adéquation du niveau du plancher du train et de celui du quai, et de la largeur des portes d'accès du train.

• Hauteur des quais

L'idéal est que le quai soit au même niveau que le plancher des trains mais, hérité d'un long passé, le réseau SNCF est équipé de quais de différentes hauteurs (mesurées par rapport au plan de roulement des rails).

Quais bas : 38,5 cm (originellement même 30 cm, certains points d'arrêt ou gares pouvant encore en être dotés).

Quais mi-hauts : 55 cm. C'est la hauteur la plus répandue, les anciens quais bas étant rehaussés à l'occasion des travaux de rénovation des gares ou de renouvellement de la voie.

Dans les deux cas, des emmarchements sur les trains sont nécessaires pour permettre de franchir la dénivellation entre le plancher et le quai. Mais ils ralentissent les montées/descentes et créent des difficultés pour les personnes âgées et à mobilité réduite (PMR).

L'accès aux personnes en fauteuil roulant nécessite, dans tous les cas (y compris quais hauts), des dispositifs plus ou moins complexes au sol ou incorporés dans les matériels roulants.

Quais hauts : de 76 à 110 cm (principalement sur les réseaux Transilien et RER RATP). La norme retenue pour les nouveaux trains « Francilien », 92 cm, devrait être généralisée à 254 gares du réseau francilien : des travaux évalués entre 200 et 300 M€.

Outre une accessibilité fortement accrue, les quais hauts permettent de supprimer tout emmarchement, d'où un gain d'espace intérieur de l'ordre de 10 % : strapontins supplémentaires ou voyageurs debout sur les plates-formes. Ils permettent surtout une réduction drastique des temps d'arrêt dans les gares : 20 secondes dans les gares de banlieue et 30 à 50 dans Paris intra-muros pour le RER A.

• Hauteur du plancher des véhicules et largeur des accès

Les véhicules peuvent comporter un plancher surbaissé dans leur partie centrale. Inconvénient : la présence de dénivellations intérieures franchissables par des marches ou, mieux, des rampes inclinées obtenues en plaçant les bogies sous l'intercirculation entre les voitures (rames « articulées »).

Depuis juillet 2008, des normes PMR visent à harmoniser l'accessibilité du réseau ferroviaire européen. Différents équipements permettent de remplir tout ou partie de ces normes : rampe pliable liée au véhicule (IC 2000 suisse), élévateur incorporé au véhicule (TGV Duplex), comble-lacune (Regiolis). On notera que Regiolis a été le premier train certifié 100 % accessible aux PMR.

Des matériels plus performants

De fortes capacités d'accélération et de freinage font gagner du temps en ligne lors des variations de vitesse maximale exigées par le tracé ou les points singuliers de la ligne et surtout lors des arrêts, ce qui est particulièrement intéressant pour des TER assurant des dessertes à arrêts fréquents.

Une motorisation suffisante est nécessaire pour soutenir la vitesse maximale autorisée par le tracé et le profil, en particulier dans les fortes rampes des lignes de montagne (ce n'est pas le cas de tous les matériels actuels).

Des matériels aptes à des vitesses élevées, 160 km/h voire 200/220 (Intercités), sont nécessaires pour les lignes où ces vitesses peuvent être pratiquées.

Le recours à des matériels automoteurs présente de nombreux avantages :

- des accélérations et décélérations plus fortes (puissance massique plus élevée, motorisation répartie, adhérence accrue, distances de freinage plus courtes), performances trop longtemps négligées en France au nom de la conduite « économique », à la différence des pratiques d'autres pays ;

- des performances constantes, la puissance massique ne variant pas avec la composition du train (1 rame, 2 ou 3 rames couplées) ;

- des vitesses plus élevées dans les courbes, les forces imposées à la voie étant moindres que celles d'un train tracté par une locomotive au poids par essieu nettement plus élevé ;

- des « coupes-accroches » très rapides grâce à l'attelage automatique (ce qui n'est pas le cas des matériels roulants remorqués par locomotive) ;

- des rebroussements plus rapides alors que la locomotive d'un train tracté non réversible doit changer d'extrémité.

Faciliter la conduite des trains

Une aide à la conduite doit être apportée au conducteur afin de le dégager de la surveillance permanente de la vitesse, qui doit impérativement ne pas dépasser la limite autorisée sur les différentes sections de ligne empruntées.

Or cette limite peut varier sur de très courtes distances, ce qui nécessite une vigilance particulière et incite souvent le conducteur à ne pas utiliser pleinement le potentiel de vitesse de la ligne. Un recours à des automatismes lui permettrait de coller au plus près aux vitesses autorisées par le tracé.

Une automatisation totale est déjà effective sur des réseaux urbains, mais la situation est plus complexe sur des réseaux très maillés où les automatismes seront confrontés à des situations très différentes en ligne et dans les grandes gares. Les recherches en cours permettent d'envisager des automatisations partielles à moyen terme et une automatisation totale à long terme. Il devrait en résulter des gains de temps, de capacité et de coûts, et une amélioration sensible de la régularité.

Réduire la durée des manœuvres

Un rebroussement nécessite actuellement 10 à 12 minutes (cas des TGV en gare de Marseille - Saint-Charles) ; c'est le temps alloué au conducteur pour se rendre d'une extrémité à l'autre de son train (400 m pour deux rames TGV couplées) et exécuter les procédures techniques et réglementaires. Un relais par un nouveau conducteur permettrait de réduire ce temps à environ 3 minutes.

Les changements de locomotive (diesel/électrique) sont de plus en plus rares avec la multiplication des automoteurs (dont les matériels bi-modes permettant de circuler sur des lignes électrifiées ou non). Néanmoins, pour les changements de locomotive indispensables, un aménagement des installations de gare (voie de « tiroir » en bout de quai) doit permettre, comme ce fut le cas dans le passé, des relais « traction » en 5 ou 6 minutes au lieu des 10 ou 12 actuellement constatées.

La multiplication des rames automotrices de faible ou moyenne capacité permet d'envisager de les coupler sur un tronçon commun, les deux rames se séparant dans une gare pour poursuivre chacune dans une direction différente. On maximise ainsi l'utilisation de la capacité du tronçon commun (1 seul sillon est nécessaire) tout en évitant une correspondance dans la gare d'éclatement, ce qui constitue un progrès important en matière d'offre. Le temps de séparation ou de jonction des rames, toutes équipées d'attelage automatique, ne devrait pas dépasser 3 minutes.

Supprimer les ralentissements : des investissements modestes

Des gains de temps considérables - indispensables pour ne pas éloigner définitivement la clientèle ferroviaire - n'exigent que des investissements modestes : les crédits nécessaires se chiffrent en dizaines de millions d'euros et non en milliards comme les grands projets (nécessaires eux aussi).

Un exemple typique est celui de la liaison Niort-Saintes-Bordeaux (74 + 121 = 195 km), dénoncé par Benoît Groussin, vice-président de l'AUT Poitou-Charentes. Si la liaison Niort-Paris s'est améliorée, celle de Niort vers Bordeaux s'est dégradée fortement suite à des ralentissements à 60 km/h intervenus au sud de Niort (+ 8 min) et au sud de Saintes (+ 9 min) : le meilleur temps n'est plus que de 2h42 dont 6 min de correspondance à Saintes.

Pour rejoindre Bordeaux, il est devenu plus rapide (le meilleur temps est de 2h20) - mais bien plus coûteux (56,60 euros en tarif normal contre 31,40 euros via Saintes) - de « remonter » à Poitiers et d'emprunter un TGV utilisant la nouvelle LGV Tours-Bordeaux.

Et d'autres ralentissements sont prévus par SNCF Réseau au service 2018, sur 24 km entre Saint-Jean d'Angély et Saintes (+ 10 min) et sur 19 km entre Pons et Jonzac (+ 9 min). Le meilleur temps dépassera alors 3h.

Plus grave encore, certaines correspondances en gare de Saintes ne pourront plus être maintenues entre les deux sections de ligne, car l'heure d'arrivée et celle de départ à Bordeaux resteront identiques : autant dire que l'itinéraire classique Niort-Bordeaux est en grave danger.

Les correspondances dissuasives

Pour se rendre de Grenoble à Aix-en-Provence, le voyage est plus cher mais plus rapide par la vallée du Rhône (meilleur temps 2h36). Par la ligne des Alpes Grenoble-Veynes puis celle de la vallée de la Durance, les correspondances sont minables. Le train quittant Grenoble à 8h10 arrive à Veynes à 10h05, mais le train pour Aix est parti à 9h54. Le suivant (départ à 10h08) arrive à Veynes à 12h00 mais il faut aller jusqu'à Gap pour prendre un car pour Aix (trajet en 6h07). Seules « solutions » : quitter Grenoble à 12h10, attendre 1h18 à Veynes et arriver à Aix à 17h21 (trajet en 5h11), ou quitter Grenoble à 16h08, attendre 1h07 à Veynes et arriver à Aix à 21h15 (trajet en 5h07).

Et pour aller de Grenoble à Nice en passant par Veynes, il faut la journée : un car donnant correspondance à Veynes avec le train (55 min d'attente) arrive à Digne à 14h38, mais le train pour Nice est parti à 14h25.

Adapter les infrastructures

Renforcer l'alimentation électrique

Les installations d'alimentation électrique (sous-stations, postes de sectionnement, feeders, caténaires...) doivent pouvoir délivrer les tensions et intensités que nécessite la puissance appelée par les nouveaux matériels roulants, généralement très puissants, et par la densité croissante des circulations. Cela peut nécessiter la construction de sous-stations supplémentaires mais, le plus souvent, le renforcement des sous-stations existantes peut suffire.

Le changement de la tension de la caténaire (du courant 1 500 volts continu au courant alternatif 25.000 volts / 50 Hz) permet des performances accrues en terme d'accélération, de vitesse et de charge, notamment sur les fortes rampes des lignes de montagne.

Franchir plus rapidement les points singuliers

Relever de 30 à 60 km/h, au moins sur les itinéraires les plus circulés, la vitesse de franchissement des aiguillages en entrée et sortie de gares (en cul-de-sac ou de traversée) permettrait de gagner en moyenne 2 min par trajet. L'impact serait direct sur la capacité et le débit des gares et des lignes, mais aussi sur les temps de parcours des trains empruntant les voies déviées. Exemple : les TGV Paris-Genève, ralentis à 30 km/h (!) sur près de 2 km à la traversée sans arrêt de la gare de Bourg-en-Bresse, perdent 3 min.

Sur les lignes à voie unique, le dispositif de « voie directe » doit être généralisé afin de ne pas ralentir les trains sans arrêt, seule la voie de croisement imposerait un ralentissement au train marquant l'arrêt. Là encore le type d'aiguillage retenu déterminera la vitesse de son franchissement (30, 40, 60 km/h) par le train marquant l'arrêt, et donc la réduction de la durée du croisement et le meilleur débit de la ligne.

Enfin la suppression des ralentissements pénalisants imposés par certains points singuliers (courbe de faible rayon « cassant » la vitesse d'une section au tracé favorable, ouvrages d'art vieillissants...) devra être examinée.

Supprimer des rebroussements

La construction de shunts courts peut éviter des rebroussements dans des gares peu fréquentées comme cela a été fait à Culoz, Saint-Germain-des-Fossés ou encore Courbessac. Il faudrait ainsi supprimer les rebroussements de Gannat et de Saint-Sulpice-Laurière sur la ligne Lyon-Bordeaux via Limoges. D'autres possibilités existent en Haute-Savoie pour accélérer les TGV Paris - Saint-Gervais et les TER Genève-Anncéy (FNAUT Infos 259).

Le cas des LGV et gares TGV

Les propositions d'améliorations des temps de parcours déjà présentées valent évidemment pour les TGV.

Les TGV Strasbourg/Metz-Lyon peuvent utiliser la LGV Mâcon-Lyon. Gain de temps : 10 minutes. On peut aussi augmenter la vitesse des TGV sur LGV quand le tracé le permet (LGV Atlantique, Lyon-Marseille : 320 km/h).

Mais **le point essentiel est l'intermodalité**. Les voyageurs TGV doivent aussi recourir à des transports locaux (20 % utilisent le TER). Les gares TGV exurbanisées doivent donc être connectées au réseau TER, comme en Avignon... 15 ans après l'ouverture de la LGV Méditerranée. D'autres gares TGV voient leur fonctionnement obéré par l'absence de raccordement au réseau classique : Aix-en-Provence TGV ; Lorraine TGV, placée dans les champs pour desservir... un aéroport régional très peu fréquenté ; Le Creusot TGV à 300 m de la ligne Dijon-Nevers ; Mâcon TGV à 1 km de la ligne PLM ; TGV Picardie ignorant la ligne Amiens - Saint-Quentin qu'elle franchit 7 km plus au sud. Montpellier sera desservi par La Mogère, à 2,5 km du centre-ville... suite à l'abandon du raccordement de Saint-Brès.

Des traversées souterraines

Des investissements bien plus onéreux doivent être prévus. Il faut créer des traversées souterraines directes utilisables par tous les trains. Exemple : le projet de gare souterraine à Lyon - Part Dieu, envisagée pour les TER mais que les TGV intersecteurs devraient pouvoir utiliser car ils doivent impérativement desservir la gare centrale (Part Dieu) pour d'une part y trouver la chalandise nécessaire à une bonne occupation des trains, d'autre part assurer les correspondances avec les TER et les Intercités qui, actuellement, ne desservent pas Lyon - Saint-Exupéry. Or le passage via Lyon-Part Dieu pénalise actuellement leur temps de parcours d'environ environ une demi-heure par rapport à un passage par Lyon - Saint Exupéry.

D'autres traversées souterraines devraient s'imposer à long terme, prioritairement pour les TER mais pouvant être empruntées par les TGV et Intercités, permettant de dégager ainsi de nouvelles capacités pour des gares conçues au 19ème siècle et aujourd'hui incapables de faire face à la croissance des trafics. A l'exemple des réalisations en service ou en construction chez nos voisins européens (Belgique, Allemagne, Italie, Espagne...) et de règle au Japon.



Renouvellement avec suite rapide (MD)

Réduction des temps de parcours : quelques exemples

Le TGV Paris-Barcelone

Le temps de parcours actuel est d'environ 6h30 avec 7 arrêts intermédiaires (Valence, Nîmes, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Figueras, Gérone) « coûtant » 47 min.

Il pourrait être ramené à 5h50 avec les seuls arrêts de Montpellier et Perpignan, puis à 5h35 après la mise en service du contournement de Nîmes et Montpellier et la desserte de cette ville par sa gare TGV de La Mogère.

Il pourrait même être ramené à 5h15 ou 5h20 avec un gain de 2 ou 3 min sur les deux arrêts et un relèvement de la vitesse à 350/360 km/h au sud de Lyon (ce qui permet le tracé de la LGV Méditerranée).

La marge de régularité de 5 % sur LGV majeure de près de 20 min la durée du parcours. Ramenée à 3 %, elle permettrait de gagner encore près de 8 min.

Le TGV Marseille-Barcelone

Un aller et retour RENFE-SNCF par jour emprunte les LGV Marseille-Nîmes et Perpignan-Barcelone, il relie Marseille et Barcelone sans changement à Montpellier. Sans les arrêts à Aix-en-Provence TGV et Avignon TGV qui prennent environ 15 min (3 min par arrêt + 4 ou 5 min pour décélération puis accélération), Marseille-Nîmes se ferait en 43 min, un temps qui devrait être réduit de 10 min avec la mise en service du contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) et la non desserte de Nîmes. Faut-il ensuite arrêter un train international à Béziers et Figueras (« coût » de 13 à 15 min) ? L'arrêt à Narbonne permet par contre d'assurer des correspondances de et vers Toulouse. Et pourquoi ces 11 min d'arrêt à Perpignan ? En définitive, la durée du parcours Marseille-Barcelone en TGV pourrait être ramenée de 4h35 à 3h50.

Le TGV Strasbourg-Lyon

Les temps de parcours sont de l'ordre de 3h40 (4h15 si le TGV passe par la ligne du pied du Jura pour continuer à desservir Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse).

Le nombre d'arrêts varie de 3 à 5. Les arrêts les plus pénalisants sont ceux de Mulhouse (de 10 à 12 min) et Dijon Ville (de 7 à 10 min) en raison de rebroussements importants. Des changements de conducteur feraient gagner 10 min au total.

Un emprunt de la LGV de Mâcon à Lyon Part-Dieu permettrait de gagner une dizaine de minutes (les raccordements doivent être empruntés à vitesse limitée mais ils existent). La SNCF n'a pas retenu cette possibilité car la LGV est déjà très chargée. Mais il ne s'agit d'insérer que 4 trains par sens, dont certains en heures creuses, la difficulté est surmontable.

L'Intercités Paris-Limoges-Toulouse

Le « Capitole » reliait Paris et Limoges en 2h50 (sans arrêt), Paris et Toulouse en 5h56. Les arrêts duraient 2 min à Limoges et 1 min à Brive, Cahors et Montauban.

Le meilleur temps de parcours actuel est de 3h12 pour Limoges et 6h36 pour Toulouse (contre 4h17 par TGV passant par Bordeaux depuis l'ouverture de la LGV SEA). Les trains s'arrêtent tous dans deux gares intermédiaires (en général Vierzon et Châteauroux) à l'exception d'un seul qui ne dessert que Châteauroux. Les arrêts sont de 2 min (par dérogation à la « norme » des 3 min) à Vierzon et Châteauroux, des ralentissements pour travaux sont inclus dans l'horaire.

Au nord de Limoges, les relèvements possibles de vitesse apporteront un gain de temps total d'environ 10 min. Au sud de Limoges, le gain ne serait que d'environ une min. Si on joue sur tous les paramètres, les meilleurs temps possibles sont d'environ 2h40 pour Limoges, 5h45 pour Toulouse.

L'Intercités Paris - Clermont

Un train sans arrêt a autrefois relié Paris à Clermont-Ferrand en 2h59 avant les relèvements de vitesse à 200 km/h entre Nevers et Saint-Germain-des-Fossés.

Le Paris-Clermont actuel de 18h00 est sans arrêt, le parcours se fait en 3h09. Les autres trains desservent Nevers, Moulins, Vichy, Riom et Clermont en 3h33, les arrêts ne durent que 2 min.

Certains trains desservent également Saint-Germain-des-Fossés sans modification de l'horaire, ce qui signifie que l'horaire des trains sans cet arrêt comporte une détente d'environ 5 min.

Des relèvements de vitesse sont possibles, surtout au nord de Nevers, et feraient gagner 11 min. Le meilleur temps sans arrêt pourrait être de 2h50.

Un itinéraire mieux tracé existe via Gannat. Le temps de parcours Paris-Clermont sans arrêt pourrait alors être ramené à 2h35-2h40, mais sans desserte possible de Vichy.

L'Intercités Lyon-Nantes

Dans les années 1970, des turbotrains RTG ont relié Lyon à Nantes en 6h07 avec les 9 arrêts indispensables : Roanne, Saint-Germain-des-Fossés, Moulins, Saincaize (Nevers), Bourges, Vierzon, Saint-Pierre-des-Corps (Tours), Saumur, Angers. Tous les arrêts étaient de 1 min, la marge de régularité de 3 min aux 100 km.

Les relèvements de vitesse possibles sans modification du tracé mènent à un gain de temps de 21 min, d'où le meilleur temps possible : environ 5h45 (contre 4h19 en TGV via Massy).

Les opposants au GPSO pénalisent 7 000 usagers du TER



Cherchant à bloquer le projet de LGV Bordeaux-Toulouse/Dax (GPSO), des opposants de Gironde ont obtenu du tribunal administratif de Bordeaux l'annulation de la déclaration d'utilité publique des travaux de modernisation prévus sur la ligne classique Bordeaux-Toulouse entre Bordeaux et le point de départ de la LGV. La ministre des Transports a annoncé que l'Etat fera appel de la décision du tribunal.

Les travaux prévus ont pour but d'augmenter la capacité de la ligne au sud-est de Bordeaux et de faciliter ainsi la coexistence entre les différents types de trains. Ils consistent à construire une 3^e voie sur 12 km, de Bordeaux à Saint-Médard-d'Eyrans, et une 4^e voie dans chaque gare, à supprimer les passages à niveau et à installer des protections phoniques.

Il est affligeant de voir des associations « de défense de l'environnement » se féliciter de la décision du tribunal qui, si elle était confirmée, ne serait pas « une bonne nouvelle » pour les usagers des TER, Intercités et TGV. Leur opération de guérilla est doublement incompréhensible puisqu'elles réclament - comme le fait la FNAUT dans l'état actuel des crédits disponibles pour le rail - que la priorité soit donnée aux transports de la vie quotidienne et à la rénovation des lignes existantes.

1. La ligne TER Agen-Bordeaux est, par sa fréquentation la seconde de la Région Grande-Aquitaine (7 000 voyageurs/jour). L'initiative irresponsable des associations aurait donc pour effet immédiat de dégrader encore la ponctualité du TER Agen-Bordeaux (84,7 % seulement en 2016) et de l'Intercités Bordeaux-Nice (moins de 70% depuis trois ans), et d'empêcher tout renforcement de ces liaisons. Bloquer les travaux est le meilleur moyen de pousser les voyageurs vers l'autocar ou le covoiturage.

2. Les travaux prévus au sud-est de Bordeaux constituent un préalable à la construction de la LGV, mais resteraient indispensables si le projet de LGV était abandonné. Or les environmentalistes considèrent que l'utilisation, après modernisation, de la ligne existante Bordeaux-Toulouse constitue une alternative crédible à la construction de la LGV : si un tronçon saturé subsiste, l'alternative n'est plus crédible.

L'autoroute Bordeaux-Toulouse a été ouverte en 1975. Une remise à niveau - sur 12 km - d'une voie ferrée construite à la fin du 19^e siècle n'aurait rien d'excessif, le train étant le moyen de transport le plus écologique...

Jean Sivardière et Christian Broucaret

La FNAUT demande l'affichage d'un réseau Intercités

Gare de Laqueuille, Puy-de-Dôme (MD)

La FNAUT se préoccupe depuis longtemps de l'avenir des trains Intercités. En 2005, elle s'était opposée à la volonté de la SNCF, présidée par Louis Gallois, de transférer ces trains aux Régions : Dominique Perben, ministre UMP des Transports, avait alors imposé à la SNCF de les conserver.

Plus récemment, la FNAUT a multiplié les interventions auprès des secrétaires d'Etat PS Frédéric Cuvillier et Alain Vidalies, et du préfet François Philizot, pour que l'offre Intercités ne soit pas réduite mais développée (le sort de la transversale sud n'est pas encore réglé). La nouvelle convention TET Etat-SNCF permet de poursuivre et de fiabiliser l'exploitation des services de jour, au moins jusqu'en 2020, grâce à l'engagement financier des Régions et l'aide de l'Etat (FNAUT Infos 252). A noter que ces services font de plus en plus partie de la vie quotidienne.

Les lignes diurnes qui subsistent

La carte ci-dessous montre les liaisons de jour qui subsistent suite aux décisions d'Alain Vidalies. Sur les 24 lignes qui existaient, 6 (3 lignes dites structurantes Paris-Clermont, Paris-Limoges-Toulouse et la transversale sud, ainsi que Lyon-Nantes, Nantes-Bordeaux et Toulouse-Hendaye) restent sous l'autorité de l'Etat dans le cadre de la nouvelle convention TET 2016-2020 ; les 18 autres sont confiées aux Régions ou le seront au plus tard en 2020 :

● Normandie (5 liaisons)

Paris-Rouen-Le Havre
Paris-Cherbourg/Deauville
Paris-Serquigny
Paris-Granville
Caen-Le Mans-Tours

● Hauts-de-France (2)

Paris-Amiens-Boulogne
Paris-Cambrai/Maubeuge

● Grand Est (3)

Hirson-Metz
Reims-Dijon
Paris-Belfort (la liaison va être prolongée à Mulhouse par la Région)

● Centre - Val-de-Loire (3)

Paris-Montargis-Nevers
Paris-Orléans-Tours
Paris-Bourges-Montluçon

● Nouvelle-Aquitaine (3)

Bordeaux-La Rochelle
Bordeaux-Limoges
Bordeaux-Ussel

● Occitanie (2)

Clermont-Nîmes
Clermont-Béziers (cogestion expérimentale avec l'Etat en 2017-2018)

Certaines liaisons sont prises en charge par plusieurs Régions, nous avons indiqué la Région pilote. Certains services tels que Paris-Mulhouse vont être sensiblement améliorés, mais les augmentations de fréquences sur d'autres axes, préconisées par la commission Duron (FNAUT Infos 235), n'ont pas encore été mises en œuvre ; la SNCF veut éliminer la Côte d'Azur ; les transversales Bordeaux-Lyon/Clermont n'ont pas été rétablies.

Afficher un réseau national

Les 24 liaisons Intercités de jour forment un ensemble disparate, balkanisé, et non un réseau national lisible, complémentaire du réseau des offres TGV, normales ou à bas coût, et couvrant l'ensemble du territoire. Les liaisons transversales sont peu nombreuses, et les 3 liaisons de Nouvelle-Aquitaine sont centrées sur Bordeaux.

Quatre liaisons assurant des déplacements pendulaires sont des TER et doivent être **supprimées** de l'affichage :

- Hirson-Metz ;
- Paris-Serquigny ;
- Bordeaux-La Rochelle ;
- Paris-Nevers.

Des liaisons existantes (certains TER interrégionaux à longue distance) doivent être **intégrées** à l'affichage :

- Paris-Lyon ;
- Lyon-Marseille ;
- Caen-Rennes ;
- Nantes-Orléans (Interloire) ;
- Clermont-Ferrand - Toulouse.

D'autres liaisons doivent être **maintenues, rétablies ou prolongées** :

- Bordeaux-Marseille à Nice ;
- Bordeaux-Limoges à Lyon ;
- Bordeaux-Ussel à Clermont ;
- Paris-Boulogne à Calais ;

- Paris-Maubeuge à Jeumont et vers Charleroi, Namur et Liège ;
- Dijon-Reims à Lille ;
- Bordeaux-Nantes à Rennes.

Enfin des liaisons doivent être **créées** (par exemple par mise bout à bout de relations TER existantes) :

- Nantes-Quimper-Brest ;
- Caen-Rouen-Lille ;
- Lille-Metz-Nancy ;
- Nancy-Dijon-Lyon.

Ce réseau doit être complété par quelques circulations « low cost » Intercités sur des lignes classiques parallèles à des LGV : Paris-Nancy-Strasbourg, Paris-Le Mans-Rennes/Nantes, Paris-Angoulême-Bordeaux/Royan, Paris-Dijon-Lyon/Alpes.

La carte illustrant une offre Intercités diurne correcte et affichable rapidement est donnée page 8 : ce n'est pas le réseau « idéal » proposé par la FNAUT (pouvant comprendre quelques relations routières) dans son manifeste des trains Intercités de 2015, mais *une étape réaliste*. Les réouvertures nécessaires sont peu nombreuses et peu coûteuses, des électrifications peuvent être évitées par l'utilisation de matériel bimode.

Ajoutons que, outre leur manque de lisibilité, les liaisons Intercités risquent d'être handicapées par un manque d'homogénéité de leur tarification, car 18 d'entre elles vont être gérées par des Régions, et l'absence de dédommagement en cas de retard si elles ont un statut TER ; de plus la réservation obligatoire est encore maintenue sur les 3 lignes structurantes (ex-TEOZ) et son extension n'est pas écartée dans la nouvelle convention TET...



Le réseau Intercités 2025 proposé par la FNAUT



Trains de nuit : où en est-on ?

Paris-Tarbes-Hendaye : la relation a été supprimée début juillet suite à l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux.

Paris - Port-Bou : la relation est maintenue provisoirement mais sous une forme dégradée.

Paris-Nice, qui était couplée à Paris-Briançon, est maintenue jusqu'au 10 décembre 2017.

A terme seules les relations Paris-Rodez/Latour-de-Carol et Paris-Briançon doivent subsister.

La quasi-disparition des trains de nuit est inacceptable, en particulier sur les transversales. Le train de nuit reste nécessaire à beaucoup de voyageurs malgré la présence du TGV et de l'avion à bas coût. La maîtrise des coûts passe par un nouvel appel à projets portant sur un périmètre élargi.

Quand le train de nuit disparaît, la clientèle se reporte non sur le train de jour mais sur la route ou l'avion, une aberration

quand les embouteillages, la pollution et le réchauffement climatique s'aggravent.

La concurrence routière

L'ARAFER a réalisé fin 2016 une enquête auprès de 1 500 des 6,2 millions de voyageurs ayant utilisé un Service régulier d'autocar Librement Organisé (SLO ou car « Macron ») entre le 1-10-2015 et le 30-09-2016. D'après cette enquête, 37 % de ces voyageurs auraient utilisé le train en l'absence d'offre SLO : 24 % un TGV, 8 % un Intercités et 5 % un TER. Par ailleurs, 86 % des voyageurs parcourent des itinéraires desservis par des trains Intercités (174 liaisons) ou TGV (223 liaisons) ; seules 442 liaisons sont sans alternative directe en train (FNAUT Infos 252).

Le train subit aussi, et plus fortement encore, la concurrence du covoiturage (FNAUT Infos 258).

L'affichage d'un réseau de liaisons Intercités est donc urgent pour donner à ces

trains une lisibilité face à la concurrence routière : la SNCF affiche bien un réseau de relations routières Ouibus.

Rappelons que Ouibus est le réseau de lignes SLO qui concurrence le plus le train et qu'il est lourdement déficitaire, donc financé par les usagers du train : il devrait être supprimé par la SNCF, de même que la Deutsche Bahn s'est débarrassée de son réseau d'autocars.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°258
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : <http://www.fnaut.fr>

Inaugurations

Les mises en service simultanées de deux LGV nouvelles début juillet conduisent à des progrès considérables pour les usagers et les territoires de la façade atlantique. Mais elles ne doivent pas dissimuler la dégradation de la qualité et de l'équilibre économique de l'ensemble des services ferroviaires.

Les nouveaux services traduisent la volonté d'améliorer les fréquences, la desserte des centres-villes et les relations TER complémentaires. Les voyageurs notent aussi les efforts sur les prix, l'offre low cost et le confort des rames pour rendre le TGV, écologiquement et énergétiquement sobre, plus attractif que ses concurrents.

Mais la tarification pour les familles reste dissuasive. L'installation de portiques anti-fraude abaisse la qualité de service. L'information sur les horaires, la tarification et la commercialisation du train est très insuffisante, déstructurée et trop basée sur les seules technologies numériques. Et l'avenir de l'ensemble des services ferroviaires est inquiétant.

Le modèle économique du TGV est aujourd'hui en faillite. Selon la SNCF, 70 % des relations TGV sont déficitaires. Mais les péages trop élevés, notamment sur la ligne Atlantique, ne sont pas la seule explication de cette dégradation. La Cour des comptes relève, hors péages, une dérive des coûts de production du TGV de + 6,2 % par an sur la période 2005 - 2014.

La recherche d'économies conduit à de nombreuses suppressions de relations, en particulier transversales ou assurant la desserte des villes moyennes, et Intercités de nuit, qui resteraient très utiles malgré l'offre TGV. Ils attendent au contraire de la SNCF une politique de productivité menant à une baisse des coûts de production, donc des tarifs.

La FNAUT demande une reprise en main immédiate de la politique ferroviaire nationale par le gouvernement et le Parlement.

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

Sommaire

- Dossier 1 - Les travaux de l'AQST pp. 2-3**
- Le comité « Robustesse » p. 4
- Dossier 2 - Le tram-train pp. 5-9**
- Hyperloop, une illusion p. 10
- Vancouver, ville modèle p. 11
- Ouibus et IDVROOM p. 12

Les retards des trains : comment améliorer la régularité ?



Usagers en gare de Besançon-Viotte (MD)

Nous présentons les analyses publiées par l'Agence pour la Qualité de Service dans les Transports (AQST) lors d'un colloque sur la ponctualité ferroviaire organisé le 2 mars 2017 : le retard cumulé de tous les types de trains de voyageurs se monte à 33 millions d'heures par an ; la perte socio-économique subie par les voyageurs est estimée à environ 1,5 milliard d'euros par an. Plus récemment, un comité d'experts mandatés par la SNCF, dont le président de la FNAUT faisait partie, a émis un ensemble de recommandations permettant d'améliorer la régularité et la qualité des circulations voyageurs et fret dans un rapport intitulé « Pour la reconquête de la robustesse des services ferroviaires ».

« Que faire de la SNCF ? »

Il faut lire le livre de Pierre Messulam, directeur général adjoint de SNCF Transilien, et François Regniault, ancien directeur de la communication de crise de la SNCF, « Que faire de la SNCF ? » : ses thèses sont à l'exact opposé de celles que défend la FNAUT.

Les auteurs ont une vision très restrictive du rôle du train : « le train est indispensable, moins qu'on ne le croit, pas partout ni tout le temps, et sûrement pas tous les trains qui circulent aujourd'hui ; nous avons besoin de trains de banlieue en région parisienne, de trains de fret pour certains transports massifs sur longue distance, de TGV sur LGV mais pas n'importe où, et d'une partie des trains régionaux... Pour l'essentiel, le réseau a été défini et construit il y a 75 ans, il est aujourd'hui hypertrophié et hors de prix ». Les auteurs vantent le « courage inconscient » de Jean Bergougnoux, président de la SNCF de 1994 à 1995, qui programmat la fermeture de 6 000 km de lignes.

Parfaite illustration de la pensée SNCF, court-termiste et malthusienne, imperméable aux politiques territoriale et environnementale, l'ouvrage évite toute interrogation sur les pratiques commerciales et les coûts de production de l'entreprise : « les lignes très peu fréquentées coûtent cher », « la concurrence est une illusion, la SNCF n'est pas le problème du ferroviaire », « le marché est plus petit qu'on le croit », « il est nécessaire d'abandonner certaines parties historiques du réseau, le car garantit aujourd'hui une desserte de qualité ».

Les auteurs décrivent la fracture territoriale engendrée par le développement du transport aérien intérieur puis celui du TGV (« dorénavant il y a ceux qui vont vite et loin, et les autres »), mais ils n'en tirent pas la leçon. « Les autres », qu'ils habitent à Toulouse ou dans le Massif Central, ne doivent pas être oubliés, ils ont besoin du train - TER, Intercités ou TGV - qui reste un outil pertinent d'aménagement du territoire.

Jean Sivardière

La robustesse des services ferroviaires

Usagers en gare de Laon (MD)

Les voyageurs sont exaspérés par le manque de fiabilité des services ferroviaires (FNAUT Infos 236). Les causes de ces dysfonctionnements sont multiples (FNAUT Infos 193) : défaillance de l'infrastructure (incidents, saturation, travaux) ou de l'exploitation (absence de personnel, pannes), cause extérieure (physique, sociale ou sociétale) (tableau ci-dessous, source SNCF 2016).

Les retards

L'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) est une entité autonome du ministère des transports dont la compétence s'étend à tous les « transports publics réguliers de voyageurs », quel que soit le mode. Elle est dirigée par Alain Sauvant.

Selon l'AQST, deux milliards de minutes, soit environ 33 millions d'heures, sont perdues chaque année par l'ensemble des voyageurs ferroviaires, en raison des retards des trains - RER, Transilien, TER, TET et TGV confondus.

Seuls les retards d'au moins 5 minutes sont pris en compte quel que soit le type de train. Cette norme est la plus utilisée en Europe. Si un train est supprimé, un retard proche du temps d'attente du train suivant est retenu.

D'après l'AQST, la France arrive en 10ème position en Europe selon ce critère. Les pays mieux classés que la France (ponctualité moyenne des trains 89,4 %) sont : la Suisse (96,8 %), les Pays-Bas (96,4 %), l'Autriche (96,1 %), l'Allemagne (94,4 %), le Danemark (94 %),

l'Espagne (92,1 %), la Suède (91,3 %), la Pologne (91,1 %) et la Grande-Bretagne (90,6 %). Viennent ensuite l'Italie (89,2 %) et la Belgique (85,8 %).

Les deux tiers des retards affectent l'Ile-de-France et les métropoles de province. La ponctualité des trains suburbains en 2014 est évaluée à 91,4 %, celle des TER à 90,3% (plus de 95 % en Alsace et Bretagne, moins de 85 % en PACA), celle des TGV à 80,3 % et celle des Intercités à 79,3 %. Si un Intercités ou TGV est en retard, son retard est en moyenne de 30 minutes ; pour les TER et Transilien, il est de 10 à 15 minutes.

La SNCF comptabilise habituellement les retards des TGV et Intercités à partir de 5, 10 et 15 min respectivement pour les voyages d'une durée inférieure à 1h30, comprise entre 1h30 et 3 h, et supérieure à 3 h. En 2014, le taux moyen de régularité des TGV a ainsi été de 90% selon l'estimation de la SNCF.

La monétarisation des retards

Une valeur tutélaire du temps pour un voyageur a été fixée dans le rapport « Boiteux 2 » publié par le Commissariat général du plan en 2001. Elle est utilisée pour valoriser les gains de temps dans les calculs de rentabilité socio-économique des investissements de transport. Elle dépend du motif du voyage, du profil du voyageur et augmente avec la distance parcourue. Elle varie entre 10 et 18 euros environ, elle est proche aujourd'hui de 15 euros/voyageur-heure en moyenne.

Cependant elle ne suffit pas à traduire les besoins des voyageurs, de plus en plus sensibles à la fiabilité du temps de transport. C'est la raison pour laquelle elle est majorée par l'AQST, à partir d'enquêtes de préférence déclarée (SP, « stated preferences ») et de préférence révélée (RP, « revealed preferences »), d'un coefficient multiplicatif égal à 3 pour tenir compte du stress ressenti par les voyageurs qui craignent les retards et en subissent les désagréments (surcharge des trains, fatigue...) et les suites financières. Le CEREMA utilise un facteur compris entre 2 et 5.

Ce facteur est élevé si le fait d'être à l'heure est particulièrement important pour le voyageur (rendez-vous d'affaires, examen, correspondance avec un avion). C'est aussi le cas pour les personnes ayant des enfants.

De manière analogue, l'introduction d'une correspondance sur un itinéraire donné,

qui ferait perdre 15 à 20 minutes, est ressentie, selon la SNCF, comme un allongement d'au moins une heure de la durée du trajet.

Les retards imprévus

L'évaluation du coefficient multiplicatif par l'AQST se veut prudente. Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France retient un facteur de l'ordre de 7 (http://www.stif.org/IMG/pdf/Irregularite_rapport_final_fr.pdf).

Selon une enquête britannique réalisée auprès de 1070 voyageurs utilisant des services Intercity, interrégionaux et suburbains, une minute de retard équivaut à un allongement du temps de trajet de 7 à 9 minutes, et même davantage (les minutes de retard dépassant la marge de sécurité anticipée, ce qu'on peut qualifier de « retard imprévu », sont valorisées beaucoup plus fortement par les voyageurs, jusqu'à 5 fois la valeur du temps de déplacement).

La perte socio-économique

Il résulte des retards des trains (33 millions d'heures à 3 x 15 euros) une perte socio-économique pour la collectivité de l'ordre de 1,5 milliard d'euros par an, soit 50 milliards en 35 ans.

A titre de comparaison, c'est aussi l'ordre de grandeur du coût de construction des LGV existantes (2 500 km à 20 millions d'euros le km).

La perte socio-économique occasionnée par les retards est en fait probablement sous-estimée :

- les retards de moins de 5 min, mal connus, ne sont pas comptabilisés ;
- faute de données disponibles en France (il en existe en Suisse pour les correspondances entre trains), les pertes de temps subies à l'occasion des correspondances manquées entre trains ou entre train et un autre mode de transport ne sont pas comptabilisées ; le délai de correspondance permet parfois de rattraper le retard du premier train, mais il peut aussi l'amplifier ;
- par manque de confiance dans la fiabilité du transport ferroviaire, il arrive souvent que des voyageurs prennent « le train d'avant » ou même partent la veille, en particulier s'ils doivent ensuite prendre un avion ou se présenter à un examen ;
- enfin les conséquences financières directes des retards sont ignorées (contrat manqué, impossibilité de se présenter à un examen, usage de la voiture).

La ponctualité à l'étranger

Trains suburbains (France 91,4 %)

Madrid	99 %
Copenhague	99 %
Berlin	97 %
Oslo	96 %
Bruxelles	91,5 %
Londres	90,6 %

Trains régionaux (France 90,3 %)

Japon	98 %
Pays-Bas	97,5 %
Suisse	96,8 %
Allemagne	96,3 %
Gr-Bretagne	92,9 %
Espagne	92,3 %
Italie	89,8 %

Trains Intercités (France 79,3 %)

Finlande	87,6 %
Suède	77,1 %
Gr-Bretagne	76 %
Espagne	67 %

TGV (France 80,3 %)

Japon	98 %
Espagne	92,7 %
Pays-Bas	88,6 %
Italie	74,5 %
Allemagne	74,1 %

(En France, Allemagne et Italie, les trains à grande vitesse circulent sur LGV mais aussi sur lignes classiques)

	Les causes d'irrégularité en %			
	TER	Transilien	Intercités	TGV
Infrastructure	25	28,5	33	37
Exploitant	42	30	30	30
Externe	33	41,5	36	33

Qualité de service ferroviaire : l'exemple de la Bavière

La qualité de tous les services ferroviaires régionaux de Bavière est mesurée par l'autorité des transports du Land, qui dispose d'une batterie de critères unifiée. Chaque année, les 28 contrats ferroviaires sont classés par ordre d'excellence. Ce classement est public et doit inciter les opérateurs à améliorer leurs performances (en 2015, 15,9 millions d'euros de pénalités ont été versés par les exploitants au Land).

Les critères objectifs faisant l'objet d'une appréciation sont les suivants (les données sont recueillies auprès du gestionnaire d'infrastructure DB Netz) :

- **le taux de ponctualité** (la ponctualité est mesurée en 120 points du réseau bavarois, seuls sont comptabilisés les retards de plus de 5 min 59 s) ;

- **le nombre des services annulés ;**

- **le respect des correspondances** entre RER, trains régionaux et grandes lignes (100 000 informations sont collectées en 105 points du réseau ; le temps disponible pour la correspondance doit être inférieur à 30 mn en intégrant les cheminements nécessaires).

La qualité est mesurée par des enquêtes, des sondages sur place et auprès des voyageurs (1 000 sont interrogés chaque année), et des tests effectués par des « clients mystère ».

La propreté des trains, extérieure (graffiti, rayures des vitres, portes) et intérieure (fenêtres, sièges, toilettes, sol), est soigneusement examinée.

Les gares sont évaluées tous les deux ans, à raison de 500 tests par an : état des lieux, fonctionnalités, distribution, impression d'ensemble.

L'information des voyageurs est étudiée en situations normale et perturbée : information à l'extérieur du train ; annonces à bord et affichage d'un plan du réseau ou de la ligne ; attitude et compétences des agents d'accompagnement (initiative, clarté, disponibilité).

Les réclamations remontant à l'autorité organisatrice sont mesurées et évaluées, l'analyse du motif des plaintes est informatisée.

Pour connaître la réaction des clients avant et après arrivée d'un **nouvel opérateur**, 500 personnes sont interrogées.

Des **enquêtes téléphoniques** sont menées auprès de la population bavaroise : un sondage téléphonique est pratiqué tous les deux ans auprès de 2 800 personnes de plus de 14 ans.

La progression du taux d'utilisation des trains régionaux par la population, par tranche d'âge et par motifs de déplacement, est mesurée.

Enfin l'autorité organisatrice recense les **améliorations souhaitées** par les voyageurs et leurs suggestions.

Les objectifs de l'AQST

L'objectif de l'AQST n'est pas seulement de décrire l'importance et l'impact financier des retards, mais de déterminer à terme un niveau raisonnable de l'ordre de grandeur des investissements (et des dépenses supplémentaires d'exploitation) susceptibles d'améliorer la qualité de service et d'en réduire le coût pour les voyageurs.

Dans un monde idéal, les coûts marginaux d'évitement des dommages liés à la non qualité devraient être égaux aux coûts marginaux des conséquences de cette non qualité, même si la gestion de la qualité ne se limite évidemment pas à cette optimisation économique et comprend de nombreux autres facteurs.

Le fait que l'essentiel du temps perdu dans les retards se situe en Ile-de-France et dans les grandes villes de province indique où les investissements prioritaires doivent être programmés.

Alain Bonnafous, professeur émérite à l'université de Lyon, cite en exemple l'effort accompli par les chemins de fer britanniques pour améliorer la qualité de service ressentie par leurs usagers.

Pour plus de détails, on consultera les actes du colloque AQST sur la ponctualité ferroviaire du 2 mars 2017 : <http://www.qualitetransports.gouv.fr/c-etait-le-2-mars-2017-colloque-sur-les-meilleures-a384.html> (voir en particulier l'exposé introductif d'Alain Sauvart).

Les demandes de la FNAUT

La FNAUT souhaite que l'AQST approfondisse son analyse des retards :

- comptabilisation des retards inférieurs à 5 minutes ; impact des retards sur les correspondances ;

- total des retards, durée moyenne et perte socio-économique pour chaque type de perturbation du trafic ;

- coût des pertes de temps liées aux ralentissements exigés par la sécurité, aux transferts sur route pour travaux, aux détentives excessives des horaires ;

- distinction des retards en heures de pointe et en heures creuses ;

- coût des pertes de contrats, des vols manqués, des pertes de temps et des frais (hôtel) liées à l'anticipation des retards (« je prends le train d'avant »), des disqualifications à l'embauche, des pénalités ou pertes d'emploi liées aux retards répétitifs.

La FNAUT souhaite aussi :

- qu'un comité d'experts arrête de façon contradictoire des valeurs actualisées du temps et fixe des fourchettes par usage et par mode et que des usagers soient consultés sur l'appréciation de la valeur ressentie du temps ;

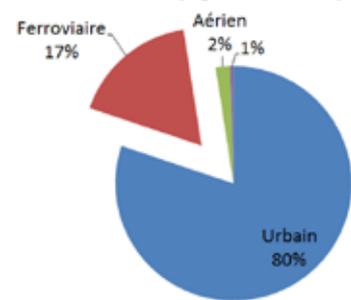
- que l'AQST étudie aussi les retards dans les transports urbains.

Il faudrait aussi chiffrer le coût des retards **pour les entreprises** (retards

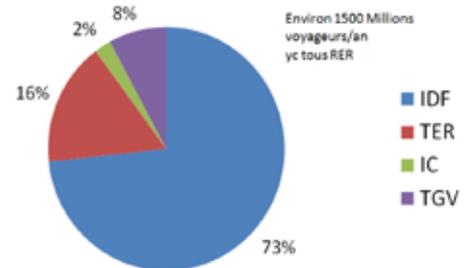
des salariés, fatigue des salariés et perte de productivité liée à la surcharge des trains, retards des trains de fret) et **pour la SNCF** (prise en charge et indemnisation des voyageurs, salaires supplémentaires des cheminots, immobilisation du matériel roulant, vandalisme (coût direct et retards induits), agressions contre le personnel, pertes de clientèle en cas de retards répétés).

La FNAUT se préoccupe par ailleurs de l'impact juridique des retards : saisine du Médiateur SNCF, évaluation du règlement européen sur les droits des voyageurs ferroviaires, demande d'abaisser le seuil des indemnisations d'une heure à 30 minutes et d'intégrer les parcours TER (FNAUT Infos 252).

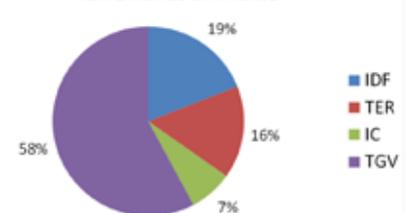
Part dans les voyageurs en transport public



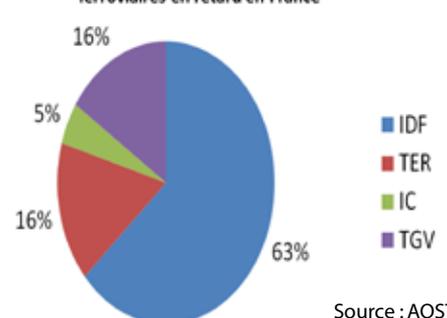
Parts estimées dans les voyageurs ferroviaires en France



Parts estimées dans les voyageurs-km ferroviaires en France



Parts estimées dans les voyageurs-minutes ferroviaires en retard en France



Source : AQST

Le comité « robustesse » de la SNCF

La robustesse est définie comme la capacité effective à réaliser les services promis aux clients, donc à encaisser les imprévus. Elle passe par une maîtrise des faiblesses internes du système ferroviaire et des aléas externes.

La régularité des trains s'étant dégradée en 2016, Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilités, et Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau, ont confié une mission de réflexion à un groupe de 7 experts indépendants, venus d'horizons différents et ayant une connaissance approfondie du système ferroviaire français et européen : Jacques Damas (Keolis), Noël de Saint-Pulgent (chef de la mission de contrôle économique et financier des transports), Bruno Gazeau, président de la FNAUT, le Britannique Vince Lucas, le Suisse Yves Putallaz (EPFL), Yves Ramette (ancien directeur général adjoint de la RATP) et Alain Thauvette (spécialiste du transport ferroviaire international).

Le rapport des experts a été remis le 7 juillet dernier, et adopté sur le champ par la SNCF. Il sera exploité dès 2018, les mesures s'étaleront jusqu'en 2022. La connaissance des coûts liés à la « non-robustesse » des services sera intégrée dans les critères de décision relatifs aux investissements.

Dysfonctionnements

Les experts n'avaient ni le mandat ni les moyens de traiter la question urgente de la capacité des noeuds ferroviaires, déjà soulevée par la Commission « Mobilité 21 » en 2013. Ils ont admis par ailleurs que l'offre de sillons et les ressources matérielles répondaient aux attentes des autorités organisatrices (Etat et Régions) et des clients (voyageurs et chargeurs).

Le rapport du comité souligne de nombreux « dysfonctionnements » : processus industriels manquant de rigueur, responsabilités fragmentées, formation insuffisante des agents, nombre de trains promis aux Régions incompatible avec la capacité du réseau, organisation trop cloisonnée (sur la ligne Paris-Toulouse, l'exploitation est pilotée par différents organismes régionaux au sein de la SNCF, sans vision sur l'ensemble de l'itinéraire).

Les experts constatent avec une grande sévérité « une perte progressive des compétences Système et Ingénierie d'exploitation des chefs de projets, des managers et de leurs équipes de production ». Ils déplorent que « la conscience parmi les dirigeants, du coût de la minute perdue soit peu, voire pas présente ».

Ils considèrent cependant que les structures fondamentales de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités font face à la complexité de l'exploitation du réseau au quotidien, ce qui est un véritable défi compte tenu du volume croissant du trafic (15 000 trains par jour) et des travaux (1 500 chantiers en

cours) : « nous ne sommes pas en présence d'une situation de crise qui nécessiterait de tout remettre en question ». A long terme, la robustesse pourra bénéficier d'évolutions technologiques telles que les nouveaux systèmes de signalisation.

Recommandations

Les experts ont émis deux recommandations majeures :

- SNCF Réseau doit prendre la responsabilité du pilotage global de l'exploitation du réseau, « afin de répondre aux attentes des clients les plus exigeants et de garantir une efficacité économique maximale du réseau ».

- les différentes composantes de la performance du réseau doivent être assemblées selon une logique d'axe de flux de trafic (une idée défendue depuis longtemps par la FNAUT).

Le Comité demande à SNCF Réseau et SNCF Mobilités de s'engager activement dans une démarche d'industrialisation des processus de production (conception des horaires, roulements des agents et du matériel, organisation des travaux, information des voyageurs en cas de perturbation...).

Une continuité d'action sur un même poste, de 5 à 7 ans, des dirigeants de la production ferroviaire est indispensable. Il faut accélérer la mise en oeuvre des outils d'aide à l'exploitation et à la planification qui font actuellement défaut, et structurer un métier à part entière de l'information voyageurs.

Un nouveau dialogue doit être engagé avec les Autorités Organisatrices et les associations de clients sur la robustesse et le nombre des trains.

Les aléas externes

Les propositions des experts sont centrées sur la fiabilité technique de l'offre. Les aléas extérieurs au système ferroviaire (récurrents comme les fortes chaleurs, mal anticipés comme les incendies de talus ou réellement imprévisibles comme les colis suspects) ont été traités de manière plus superficielle, bien qu'ils représentent un tiers des causes de retards (tableau page 2).

Les experts demandent une attention particulière à l'entretien des emprises. Ils notent que le travail engagé sur les faits de société (suicides, intrusions sur les voies, bagages abandonnés,...) doit être poursuivi par un groupe interministériel et une convention nationale établie entre les acteurs concernés : c'est précisément ce que demandait la FNAUT (FNAUT Infos 255).

Les propositions de la FNAUT

Mieux gérer les retards

Informé plus vite et plus précisément les voyageurs en cas de retard, planifier l'organisation et les moyens à mettre en oeuvre pour les assister, voire les évacuer dans les plus courts délais.

Généraliser le logiciel unifiant la production et la diffusion de données en situation perturbée qui va être développé en Ile-de-France.

Créer au sein de la SNCF une filière « information voyageurs » distincte de la filière commerciale voyageurs.

Réduire la durée des retards

En cas de découverte de colis suspects, d'intrusions sur les voies ferrées, de malaises de voyageurs et de suicides, les interventions des services concernés doivent être accélérées (FNAUT Infos 255). Le gouvernement doit se saisir de ces difficultés en nommant une mission interministérielle de réflexion chargée d'analyser les initiatives prises dans les pays européens voisins, puis de rechercher des solutions : coordonner plus efficacement les organismes concernés ; renforcer des moyens humains et matériels d'intervention.

En cas de difficultés graves (incidents techniques, actes de malveillance, suicides, glissements de terrain...) exigeant une longue immobilisation de certains trains ou leur détournement, ou en cas de travaux importants nécessitant la fermeture provisoire de certaines lignes, la SNCF ne dispose plus des itinéraires alternatifs qui existaient autrefois. Ce point sera discuté dans un prochain numéro de FNAUT Infos consacré au maillage du réseau ferré.

Prévenir les retards

Le cadencement doit être maintenu et étendu car il simplifie et donc fiabilise l'exploitation à travers ses procédures répétitives (FNAUT Infos 253).

Des réserves de personnel et de matériel, suivant l'exemple de la Suisse, sont indispensables pour pallier les défaillances humaines et techniques.

Il faut retendre les horaires : les détentés actuelles, excessives, ont des effets pervers sur la vigilance du personnel et la régularité des trains (FNAUT Infos 258).

La mesure des retards et de leurs coûts pour les voyageurs et l'exploitant doivent guider les investissements à effectuer sur le réseau.

Les Régions doivent renforcer leurs exigences de qualité dans les contrats passés avec SNCF Mobilités, ce qui induira des changements culturels significatifs dans la production ferroviaire et l'information voyageurs.

Il faut renforcer la communication interne de la SNCF sur l'importance d'éviter les retards, même mineurs.

Le tram-train en France

Tram-train T11 (MD)

Les associations de la FNAUT ont beaucoup contribué au succès des dessertes TER périurbaines : Tours-Chinon, Cannes-Grasse, Nantes-Pornic, Avignon-Carpentras. Ce dossier, rassemblé par Jean Sivardière et les associations concernées, fait le point sur le tram-train, un concept prometteur mais mal mis en œuvre.

L'étalement urbain diffus est un phénomène dont la FNAUT s'est beaucoup préoccupée (FNAUT Infos 97, 117, 143, 196, 201, 203, 223, 233). Trois pistes se présentent pour tenter de l'enrayer :

- lutter, par la réglementation et la fiscalité, contre l'éparpillement de l'habitat et des équipements publics ;
- densifier la ville selon les principes de la « ville des courtes distances » ;
- enfin structurer l'espace périurbain en revitalisant les étoiles ferroviaires (FNAUT Infos 86, 137, 183, 186).

Le modèle de Karlsruhe

L'agglomération allemande de Karlsruhe, 300 000 habitants, a été la première à expérimenter, dès 1992, le tram-train : un tramway hybride, capable de circuler aussi bien sur un réseau urbain que sur un réseau ferré régional, ce qui suppose sa compatibilité avec le système ferroviaire - alimentation électrique, signalisation, normes de sécurité (résistance aux chocs, capacité de freinage), hauteur des quais...

L'interconnexion entre les deux réseaux évite une rupture de charge en gare centrale entre train régional et tramway. Une desserte directe d'un centre-ville depuis des zones périurbaines distantes de plusieurs dizaines de km est donc possible. Les interstations sont courtes en centre-ville (moins de 500 m) mais elles peuvent être de plusieurs km en milieu périurbain.

A Karlsruhe, le tram-train circule en centre-ville et sur environ 500 km de lignes régionales, où il coexiste avec tous les types de trains. Il est exploité par l'opérateur régional AVG, en lien étroit avec l'opérateur urbain VBK.

Son impact a été spectaculaire : dans certaines localités périphériques, la part de marché du transport public, parfois inférieure à 10 % auparavant, est aujourd'hui supérieure à 50 %. Le tram-train a été adopté à Kassel, Chemnitz, Sarrebruck (depuis 1997, avec pénétration en France, sur 1,5 km, jusqu'à la gare de Sarreguemines), Manchester.

Le tram-train « à la Karlsruhe », empruntant à la fois une voie ferrée classique et une voie urbaine de tramway, n'est utilisé, en France, qu'à Mulhouse. Le plus souvent, le tram-train « à la française » est en fait un « train léger » ou un « tramway rapide » qui circule sur une voie urbaine ou périurbaine du RFN (réseau ferré national, propriété de SNCF Réseau) qui lui est dédiée, ou sur laquelle il coexiste avec d'autres trains de voyageurs et/ou de fret ; une connexion avec un

réseau de tramway urbain n'est pas envisagée, ou seulement en phase ultérieure.

Le vrai tram-train

Un vrai tram-train Mulhouse-Thann (matériel Avanto de Siemens) circule depuis 2010 sur le réseau urbain puis sur une ligne du RFN où il coexiste avec des trafics TER et fret. C'est la première et unique transposition en France du modèle de Karlsruhe.

Le tramway rapide urbain

Le tramway RATP T2 Issy-Puteaux, mis en service en 1997, utilise une ancienne voie ferrée (ligne des Moulineaux) et un matériel tramway classique. La ligne a été prolongée à la Défense et à Porte de Versailles. Le T2 est victime de son succès : malgré l'exploitation en rames doubles, il est saturé, et la perte du gabarit ferroviaire empêche d'augmenter la capacité.

À Lyon, le tramway rapide Rhône Express, qui relie la Part-Dieu à l'aéroport de Saint-Exupéry depuis 2010, est exploité par Transdev. Il réutilise l'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) où il cohabite avec la ligne urbaine T3 de tramway ouverte en 2006 entre la Part-Dieu et Meyzieu.

Le TER léger

Un matériel tram-train coexiste sur Nantes-Clisson depuis 2011 avec les trains de la ligne Nantes-La Rochelle-Bordeaux (le Busway Nantes-Vertou qui double la ligne dans la zone la plus dense est saturé), mais ce « TER léger » part de la gare de Nantes, il n'est pas connecté au réseau de tramway nantais.

La liaison Genève-Bellegarde, d'abord assurée par un matériel de type tram-train, est assurée depuis 2014, après modernisation de l'alimentation électrique, par un matériel régional Stadler allégé (Flirt) et disposant de bonnes accélérations, contrairement aux matériels acquis par la SNCF. Ce matériel coexiste sur la ligne utilisée avec d'autres trains, y compris des TGV, mais sans connexion possible avec le tramway genevois (à voie métrique).

Le train léger sur voie dédiée

Premier exemple français d'exploitation d'un train léger : la ligne francilienne T4, ouverte en 2006, dispose d'un matériel de tram-train Avanto et elle est exploitée (par la SNCF) comme un tramway (conduite à vue, circulation

à droite). Mais il s'agit bien d'un train léger car le matériel circule sur la ligne Aulnay-Bondy du RFN, qui lui est désormais dédiée après réhabilitation. Le T4 n'utilise aucune section urbaine, cependant tous les passages à niveau ont été remplacés par des carrefours à feux. Sa régularité est faible, le taux de retard est de 75 %. Un prolongement sur voiries est en cours vers Clichy-Montfermeil mais, bien que promis par l'Etat en 2006, il n'ouvrira qu'en 2020 ! L'extension à Noisy-le-Sec, nœud de transport offrant plus de correspondances que Bondy, reste en sommeil.

Un tram-train Alstom circule depuis 2012 sur les lignes de l'Ouest lyonnais (55 km et 23 gares entre la gare de Saint-Paul et Sain-Bel/Brignais) auparavant utilisées par un TER (un raccordement au réseau de tramway est préconisé par l'association Lyon-Métro-Transport-Public). La fréquentation est décevante.



Tram-train de l'Ouest lyonnais (MD)

Ce tram-train ne circule que partiellement sur voie dédiée : entre Saint-Paul et Tassin circule toujours la rame TER desservant Lozanne.

Un tram-train Alstom circule depuis 2014 sur la ligne Nantes-Châteaubriant, longue de 64 km, désaffectée en 1980 puis reconstruite et électrifiée, dont la FNAUT Pays de la Loire préconisait la réouverture. Les aménagements techniques ne permettent pas la circulation d'autres trains sur la ligne, qui est donc dédiée au tram-train (et isolée de son prolongement vers Rennes par des butoirs !!! FNAUT Infos 186). Il ne pénètre pas sur le réseau urbain de tramway, de gabarit inférieur.

Le tramway T11 Epinay-Le Bourget, mis en service fin juin 2017 sur 11 km et exploité par la SNCF, circule sur une ligne dédiée qui longe la grande ceinture nord. Le trafic attendu est de 60 000 voyageurs/jour ; des prolongements sont prévus, vers l'ouest à Sartrouville et vers l'Est à Noisy-le-Sec, ils donneront tout son sens au T11 mais ne sont pas programmés faute de crédits.

Le « tram-train » envisagé à La Réunion sur une voie nouvelle de 40 km, puis abandonné stupidement en 2010 par le gouvernement Fillon au bénéfice de la Nouvelle Route du Littoral, était en réalité un train léger (FNAUT Infos 228, 250).

Une série d'insuccès

La régularité du T4 francilien est médiocre en raison des défaillances de l'exploitant SNCF, et l'objectif des 40 000 voyageurs/jour n'est pas encore atteint. L'introduction du train léger n'est pas remise en cause par les associations concernées de la FNAUT : ce sont ses conditions de réalisation qui le sont. Le principe du tram-train de Mulhouse est par contre très critiqué.

Mulhouse-Thann

Le choix du tram-train (matériel Avanto) est contesté par l'association Thur Ecologie et Transports, qui avait préconisé le renforcement du TER pour la desserte Mulhouse-Thann-Kruth : le tram-train, surnommé le « drame-train », ne permet ni une pénétration rapide dans le centre de Mulhouse ni une interconnexion avec le RER de Bâle. « Il n'a apporté aucun progrès pour les usagers et n'a pas permis de fluidifier la circulation sur la RN 66. Ce qui a été fait pouvait être fait uniquement avec le TER, et nettement mieux ».

L'allongement des temps de parcours, y compris par les TER directs, la rupture de charge à Thann pour les voyageurs en provenance de la vallée et les déficiences de l'exploitation expliquent que, malgré le doublement de la fréquence, la fréquentation reste inférieure aux prévisions. L'association ayant demandé le remplacement du tram-train par le TER à certaines heures, la desserte TER a été renforcée.

<https://www.thur-ecologie-transports.fr/ter-et-tram-train/>

L'Ouest lyonnais

Depuis 2012, ce tram-train (55 km de lignes, 23 gares) traverse un bassin de vie de 200 000 habitants. Il comprend un tronçon commun (de la gare de Lyon-Saint-Paul à Tassin la Demi-Lune) et deux branches à voie unique à destinations de Sain-Bel et de Brignais. Il donne un accès rapide au cœur de Lyon car il est connecté au métro D à la station Gorge de Loup. Un trafic de 20 000 voyageurs/jour était attendu vers 2016-17 (carte page 7), mais la fréquentation est décevante.

Financé à 70% par la Région, aidée par les collectivités locales, RFF, la SNCF et l'Etat, le projet a coûté 280 millions d'euros : 150 millions pour la modernisation des voies et l'électrification, 100 millions pour le matériel roulant (24 tram-trains Citadis Dualis d'Alstom), 30 millions pour la modernisation des gares et la construction du centre de maintenance. Les travaux ont duré... 4 ans. Le tram-train a été mis en service dans des conditions déplorables et déçoit fortement les usagers, qui subissent des retards fréquents, des suppressions de trains, et même des interruptions de l'alimentation électrique.

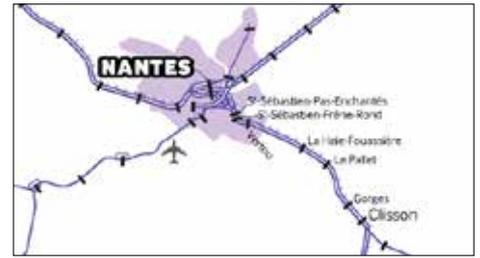
Le tronçon commun Ecully - Gorge-de-Loup (1 500 m) à simple voie devait être doublé pour 50 millions d'euros, mais le projet n'a pas été retenu, même au CPER voté en 2015. Il est source de perturbations et de limitation de fréquence. Le réseau dispose pourtant d'un fort potentiel de transfert modal (la part modale du transport public dans l'Ouest lyonnais n'est que de 14 %, dont 3,5 % pour le rail).

La ligne de Brignais n'ayant pas été totalement rénovée pendant la réalisation du shunt de Tassin, des suspensions de trafic lors de la réouverture du chantier ont entraîné des pertes de clientèle.

Il est surprenant que le tram-train, extrapolé de la grande série de trams urbains d'Alstom et déjà en service sur Nantes-Clisson, ait présenté, après 6 mois d'essais et de formation des conducteurs, une longue période de « déverminage » et de dysfonctionnements. Dans les gares en courbe, il faut employer du personnel sur les quais pour refermer les portes.

La présence systématique d'un contrôleur a été abandonnée, mais des suppressions de service interviennent par manque de conducteur. Le comble : tous les services sont supprimés 2 heures par jour pour dégager des « blancs travaux » malgré la rénovation récente des lignes...

Nantes-Clisson



Le tram-train Nantes-Clisson (matériel Citadis Dualis), dont la Région Pays de la Loire est l'autorité organisatrice et qui a été mis en service en 2011, propose 23 allers-retours par jour (contre 6 TER auparavant) et dessert 6 gares intermédiaires (dans lesquelles le TER ne s'arrête plus). Le nombre de passagers a explosé entre 2014 et 2015, il est passé de 309 500 à 458 000 (+ 48 %). C'est la seule réussite incontestable mais, comme on l'a vu... il ne s'agit pas d'un vrai tram-train !

Nantes-Châteaubriant

La FNAUT Pays de la Loire critique le choix exclusif du tram-train sur une ligne présentant à la fois un caractère périurbain et régional au détriment d'une exploitation mixte.

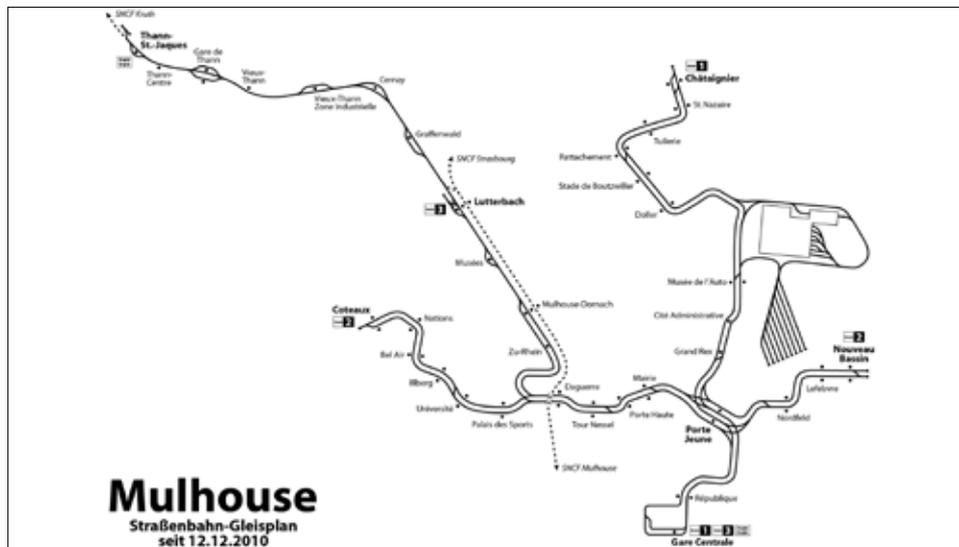
Fréquente jusqu'à Nort-sur-Erdre à 30 km de Nantes, la desserte a été conçue d'abord comme périurbaine, ce qui explique le choix du tram-train. Si la fréquence est plus réduite mais suffisante au-delà de Nort-sur-Erdre, le temps de trajet, 1h07 de Nantes à Châteaubriant, est dissuasif, la vitesse du tram-train étant limitée à 100 km/h et le confort du matériel médiocre. Il n'y a que 4 TER Rennes- Châteaubriant par jour, pour 8 tram-trains Châteaubriant-Nantes, et aucune correspondance systématique n'est organisée pour assurer des relations Nantes-Rennes.

À Nantes, les deux tram-trains, exploités par la SNCF, ont leur terminus à la gare centrale déjà très chargée, et ne s'intègrent dans aucune liaison diamétrale. Ils contribuent donc à surcharger le tramway qui dessert la gare. Leur fiabilisation a été longue à assurer, et leur capacité est parfois insuffisante (circulation d'une unité simple au lieu de deux unités accouplées).

Marseille-Aix en Provence

La modernisation récente de la ligne Marseille-Aix (sans électrification) a coûté 161 millions d'euros. La fréquence est passée de 36 à 97 TER par jour, trois gares ont été ouvertes mais mal positionnées et la durée des trajets a été allongée. Le fiasco commercial est cinglant : 4 000 voyageurs par jour pour 25 000 places offertes.

La FNAUT-PACA avait proposé le tram-train pour la partie urbaine de la ligne (17 km de Marseille à Septèmes), mais cette solution a été écartée par la SNCF. On pouvait même reporter le terminus tram-train sur la zone commerciale de Plan de Campagne (5 000 emplois, 100 000 visiteurs par jour) grâce à une antenne d'un coût modéré.



Le tram-train a-t-il un avenir en France ?

Tram-train Nantes-Châteaubriand (MD)

Les projets

Le projet de tram-train Strasbourg-Molsheim a été abandonné au profit du TER. Le projet Forbach-Sarrebruck est au point mort. Des associations de la FNAUT s'efforcent de promouvoir le tram-train : Grenoble-Vif/Vizille pour desservir la zone sud de Grenoble, Lyon-Trévoux pour desservir la rive gauche de la Saône, Albi - Saint-Juéry ; à Lille, Bordeaux, Marseille (pour desservir la partie sud de la ligne Marseille-Aix).

L'association Florirail demande la réouverture de la ligne Guebwiller-Bollwiller (antenne de Strasbourg-Mulhouse), et sa desserte par un tram-train : on éviterait ainsi la suppression très coûteuse de 6 passages à niveau suivant la « circulaire Bussereau » de 2008 malheureusement appliquée par SNCF Réseau en cas de réouverture de ligne (FNAUT Infos 175, 186, 187) ; du matériel de Mulhouse est aujourd'hui disponible ; enfin le tram-train semble bien adapté à la traversée de milieux denses tels que les centres de Soultz et de Guebwiller. La liaison avec Mulhouse et Colmar-Strasbourg se ferait par rabattement à Bollwiller sur le TER (qui est cadencé à la 1/2 h dans les 2 sens).

Le futur T13 (tangentielle ouest), dont les travaux ont démarré entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER, circulera majoritairement sur une ligne RFN. Mais pour la phase 2, un tracé urbain est décidé dans Poissy.

Sur Versailles-Massy-Evry (futur T12), il s'agit d'un vrai tram-train avec deux maîtres d'ouvrage : le STIF, qui a lancé les travaux de la partie urbaine, et la SNCF, qui a pris beaucoup de retard dans les travaux sur la partie RFN de l'itinéraire.

Le créneau de pertinence

On dispose aujourd'hui, pour valoriser une étoile ferroviaire, d'une panoplie élargie de véhicules et de modes d'exploitation qui permet de s'adapter à toutes les situations locales.

Le tram-train est une innovation très intéressante, mais ce n'est pas une solution miracle, universelle : tout dépend de la distance à parcourir, de l'importance et de la répartition de la population à desservir, des possibilités concrètes de raccordement entre les réseaux urbain et régional.

Tram-train et TER peuvent d'ailleurs coexister et assurer des missions complémentaires, comme à Karlsruhe. Sorti de son créneau, le tram-train peut n'apporter qu'un service médiocre et ne pas rencontrer le succès attendu.

Le TER traditionnel donne un accès rapide au cœur des grandes villes depuis les villes moyennes voisines, mais il n'est pas adapté à la desserte fine des zones périurbaines comportant des gares rapprochées, surtout si le trafic ferroviaire est intense.

Le tram-train est au contraire un matériel léger, de vitesse plus limitée (il peut rouler à 100 km/h contre 70 pour le tramway) mais possédant une forte capacité d'accélération et de freinage qui autorise des arrêts plus brefs que ceux d'un train classique, donc des interstations courtes, de 500 à 2000 m. Sa capacité est inférieure à celle du TER, mais on peut augmenter les fréquences et accoupler deux ou trois rames. Il est donc adapté à deux cas :

- la desserte périurbaine sur des distances modestes (de l'ordre de 20 à 30 km dans le cas des grandes villes de province) pour que la densité de population soit encore forte et qu'on puisse proposer une fréquence élevée, ainsi que les liaisons périphériques en banlieue parisienne (T4 et T11) ;

- la desserte urbaine (T2 francilien) si une réutilisation intégrale de voies ferrées existantes est possible, ce qui fait du tram-train un tramway très bon marché car on évite alors les opérations coûteuses de requalification urbaine.

Le tram-train peut coexister avec des trains de fret. Il pourrait être ainsi adapté à la réouverture de la ligne périurbaine Nantes-Carquefou (8 km, desservant une demi-douzaine de stations), qui traverse une grande zone d'activités, où des industriels pourraient être intéressés par un accès de trains de fret.

Les obstacles

Les exigences techniques de la SNCF rendent les coûts d'investissement dissuasifs ; l'accumulation des contraintes, ferroviaires et urbaines, limite les performances du tram-train ; le coût des péages (touchers de gares) est trop élevé, alors que le tram-train doit assurer une desserte fine. Et les coûts de production de la SNCF sont prohibitifs.

A Mulhouse, SNCF et opérateur urbain se partagent l'exploitation. Le T11 francilien est exploité par une structure privée, Transkeo, filiale de Keolis (51 %) et de SNCF Mobilités (49 %) ; la SNCF compte, en associant matériel léger, péages moins élevés, polyvalence des agents et autonomie de l'opérateur, satisfaire l'objectif du STIF : 98 % de régularité et un service 40 % moins cher qu'un Transilien classique. Les agents relèvent de la convention collective du ferroviaire et ne sont donc pas au statut SNCF.

Les conditions du succès

Coûteux et difficile à mettre en œuvre, le tram-train possède un créneau assez étroit mais il serait stupide de rejeter ce bon outil malgré ses insuccès et réalisations inabouties. Six conditions doivent être respectées pour lui donner toutes ses chances :

1 - **Le maître d'ouvrage d'un tram-train doit être unique** (sinon trop d'intervenants ont des points de vue divergents : agglomération, Région, Etat, SNCF Mobilités et Réseau) ; c'est l'AOM, Autorité urbaine organisatrice de la mobilité, qui doit logiquement piloter la réalisation d'un projet ;

2 - **Si l'infrastructure utilisée doit être dédiée au tram-train, sa propriété doit être transférée à l'AOM concernée** (le SYTRAL dans le cas de l'Ouest lyonnais) ; les travaux nécessaires pourront alors être réalisés sans les surcoûts inhérents à SNCF Réseau ; c'est donc le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRM-TG) qui contrôlera la sécurité ;

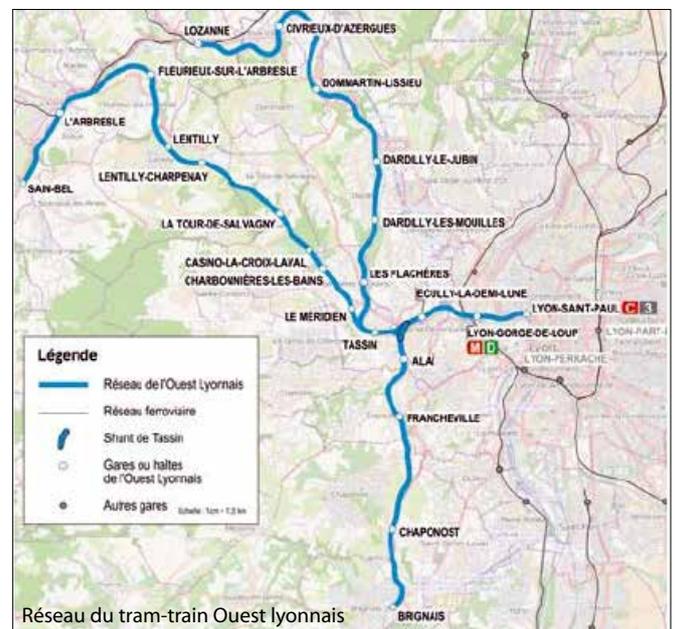
3 - Si la ligne est à la fois suburbaine et régionale, **des dessertes suburbaines par tram-train et des dessertes TER et fret, qui assurent d'autres besoins, doivent pouvoir coexister** ; le maillage du RFN doit être maintenu ;

4 - **Le matériel roulant utilisé doit être fiable, confortable et d'une capacité suffisante** pour encaisser les pointes ;

5 - L'exploitation doit être assurée par l'exploitant urbain afin d'éviter les surcoûts de SNCF Mobilités et de faciliter l'intégration du tram-train dans le réseau urbain, ce qui implique un appel d'offres auprès des opérateurs et une délégation de service public ;

6 - **La tarification doit être coordonnée avec celle de la zone urbaine.**

Jean Sivardière



Des informations et des idées sur le tram-train

Le « tram-train » du Médoc



L'appellation tram-train, abusive, a été abandonnée. Il s'agit en fait d'un « tram-tram » qui circule, depuis la fin 2016, sur une nouvelle branche de la ligne C du tramway de Bordeaux. Cette branche de 7 km à voie unique (avec des évitements en stations) va de la station Cracovie, proche de la place Ravezie, jusqu'à Blanquefort en longeant la ligne RFN à voie unique du Médoc (qui dessert la pointe de Grave), dont elle utilise une partie abandonnée.

Au lieu de construire une seconde voie et d'ouvrir les deux voies au tram et au TER comme à Mulhouse, la nouvelle voie a été dédiée au tram, sous réglementation STRMTG : les deux lignes tram et TER sont exploitées indépendamment l'une de l'autre, en régime de voie unique. Les passages à niveau restent sous réglementation SNCF. La gare Ravezie (ex-Bordeaux-Saint-Louis) a été fermée et le trafic TER s'est reporté sur le tram, ce qui participe au succès de la nouvelle branche : le trafic est supérieur aux prévisions.

Jacques Ottaviani, président de l'APNB

Le tram-train d'Aubagne

Le tram-train Aubagne - La Bouilladisse est lancé : enquête publique en 2017, travaux à partir de 2018, ouverture probable en 2020 jusqu'à Pont de Joux (aux 2/3 du tracé) et en 2021/2022 jusqu'à La Bouilladisse. Le coût final devrait être de 120 M€.

Le tram-train circulera sur l'ancienne ligne SNCF de Valdonne (14 km), la sortie d'Aubagne se faisant sur 800 m de voirie pour éviter l'emprunt d'emprises utilisées par la SNCF. La ligne sera entièrement reconstruite, elle est à voie unique mais des évitements seront aménagés dans les stations.

Les rames seront des Citadis Compact d'Alstom de longueur 22 m, inutilisées à Aubagne suite à l'abandon de l'extension de la ligne T de tramway (longue de 2,2 km seulement) par la municipalité élue en 2014 (FNAUT Infos 226). De fait, il va s'agir d'un service ferroviaire en site propre sur 95% du tracé : l'option d'un tram-train donnant un accès direct Marseille a été abandonnée. Mais ce tramway qui pourra rouler à 100 km/h sera rapidement victime de son succès vu l'engorgement des axes routiers parallèles : de bout en bout, le trajet La Bouilladisse-Aubagne prendra 25 min en tramway alors qu'aujourd'hui, il prend 45 min en voiture.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Tram-train ou TER ?

La structure spatiale et la densité des agglomérations françaises se prêtent pas mal à une utilisation du tram-train. On a trop raisonné sur les agglomérations allemandes où ces deux éléments sont plus favorables.

Dans le cas de Tours, agglomération de 300 000 habitants, la densité fléchit très vite au delà de la première couronne, et les petites villes satellites sont assez éloignées : Amboise à 25 km, Chinon à 46 km. Cette disposition n'a rien à voir avec la couronne de satellites qui entoure Karlsruhe.

L'Association pour le Développement des Transports en Touraine (ADTT) a longtemps préconisé le tram-train en raison de l'existence à Tours d'une étoile ferroviaire exceptionnelle et de la faible longueur des raccordements à construire entre tram urbain et voies SNCF, et aussi pour pousser au choix d'un tram sur rails pour la ligne urbaine, ce qui n'était pas acquis (FNAUT infos 183).

Une difficulté se présentait cependant : l'absence de matériel tram-train disponible au gabarit urbain de 2,40 m (seulement 2,65 m) et de matériel bimode évitant des électrifications de lignes périurbaines.

L'ADTT est aujourd'hui plus circonspecte car Tours n'offre qu'un potentiel limité de clientèle. Mais dans certaines agglomérations françaises du Nord et de l'Est, la situation est plus favorable au tram-train qu'au TER, dont on connaît la lourdeur à tous points de vue.

Jean-François Troin, ADTT

La fin du modèle de Karlsruhe ?

La plupart des villes allemandes (Hanovre, Stuttgart, Cologne...) sont dotées de métros (U-bahn) ou également de métros légers (Stadtbahn), pour la quasi-totalité en souterrain dans la ville-centre et en site propre intégral.

D'autres villes (Nordhausen) ont étendu leur réseau de tram vers l'extérieur de

la ville sans cependant utiliser de matériel tram-train ou métro léger, ces lignes restant relativement courtes. L'utilisation du tram-train est très rare en Allemagne. A Zwickau, un train léger régional de faible longueur rentre en ville par les voies du tramway.

A Karlsruhe, suite à la fréquentation croissante des lignes de tram-train, le trafic est devenu ingérable (les véhicules sont au gabarit de 2,65 m, d'une longueur de 30-35 m et roulent le plus souvent en unités multiples). La ville a donc décidé d'enterrer en grande partie, dans le centre-ville, les tram-trains et tramways en piétonnant au passage les anciens axes en surface ; elle rejoint ainsi le modèle du métro léger allemand en souterrain en centre-ville.

Le tram-train est très intéressant dans une ville de taille moyenne sans trop de lignes périurbaines (pour éviter la saturation du centre-ville due à un trafic trop important), avec une ville-centre assez réduite et une rupture de la continuité de l'habitat suivie d'un petit chapelet de villes bien espacées les unes des autres. Cette répartition de l'habitat, typique des fonds de vallée d'Alsace, est favorable à ce type de transport.

Ludwig Dupas, Lille

Le matériel Dualis

Le Dualis, dérivé du Citadis urbain qui ne circule que sur des voies neuves ou en très bon état et à faible vitesse (vitesse maximale 70 km/h, rarement atteinte en pratique) n'a pas été conçu par Alstom pour rouler en toute sécurité et avec un confort acceptable sur des voies médiocres (les lignes secondaires du RFN) jusqu'à 100 km/h. Il en est résulté des incidents graves.

Le constructeur a remédié à ces problèmes, mais le Dualis reste un matériel fragile sur les voies du RFN, surtout si elles sont parcourues par des trains lourds de fret, et son confort de roulement à vitesse élevée est médiocre par comparaison avec l'Avanto de Siemens à Mulhouse et au Tango de Stadler en service sur Rhônexpress.

Cette faiblesse du Dualis est due à l'obstination d'Alstom à proposer, suite au succès du Citadis, des rames à plancher plat intégral, une disposition alors considérée comme un avantage concurrentiel vis-à-vis de Siemens et Stadler. L'inexpérience de la SNCF et d'Alstom et la non-mise en concurrence d'Alstom lors de la passation du marché en 2007 ont fait le reste. En effet, le plancher bas intégral implique des bogies moteurs et directeurs de très faible hauteur ne permettant pas d'y insérer une suspension à grand débattement indispensable sur voie médiocre.

Bernard Gobitz, AUT - Ile-de-France



Tram-train T11 (MD)

T11 : pourquoi faire simple et économique ?

Le T11 étant isolé du RFN, il était possible d'y faire circuler des trams conventionnels limités à 70 km/h, la vitesse commerciale attendue (30/35 km/h) étant obtenue par l'absence de franchissement de voirie et par la longueur des interstations et non par une vitesse de pointe élevée. Cette solution aurait autorisé une signalisation tramway simplifiée source d'économies.

La conception des gares est proche de celle des gares de banlieue SNCF. Il est interdit de traverser les voies malgré les quais bas de 350 mm, et une intrusion sur les voies déclenche une alerte bloquant tout trafic. On a donc multiplié les passages souterrains, escaliers mécaniques et ascenseurs pour PMR, dispositifs onéreux et bien moins commodes pour les usagers que ceux en vigueur pour les trams urbains.

Enfin la SNCF a inventé une signalisation spécifique à cette ligne qui n'est ni celle des trams ni celle du RFN.

Les économies possibles auraient pu contribuer à financer les surcoûts dus au respect du gabarit SNCF et à la charge à l'essieu élevée nécessaires à une inclusion du T11 dans le RFN. Mais le gabarit des ouvrages d'art est réduit, seuls des trams-trains de 2,65 m peuvent les emprunter, et la charge à l'essieu de la voie et des ouvrages d'art est limitée à 12,5 T, rendant cette ligne définitivement incompatible avec le reste du réseau francilien SNCF.

Le matériel roulant est le Dualis d'Alstom, dont la vitesse de pointe (100 km/h) est peu utilisée sur cette ligne et dont le prix d'achat a explosé en raison des dispositifs de sécurité propres à l'Île de France. Le surcoût par rapport à un Citadis standard au même gabarit est de l'ordre de 1 à 2 M€ par rame, soit 15 à 30 M€ pour les 15 rames en service actuellement. Ajoutons que la résistance élevée des caisses des Dualis, autre cause de leur prix élevé, sera inutile sur cette ligne où ne circulera jamais de convoi SNCF. Seul le parcours haut-le-pied du Bourget au dépôt de Noisy-le-Sec oblige les Dualis à emprunter la Grande Ceinture tant que le T11 n'est pas prolongé.

Bernard Gobitz, AUT - Ile-de-France

Les conditions du succès des dessertes périurbaines

La pertinence de tram-train dépend du contexte local, géographique et économique.

Pour Thann-Mulhouse, compte tenu du long tracé urbain pour rejoindre la gare centrale et de l'importance des flux de frontaliers vers Bâle, il était concevable de maintenir une desserte mixte tram-train + TER directs jusqu'à la gare centrale en correspondance avec les TER Mulhouse-Bâle.

Parmi les conditions de succès d'un tram-train, plutôt qu'une extension de la tarification urbaine à la zone périurbaine, c'est l'instauration d'une union tarifaire grâce à un syndicat mixte permettant de créer une tarification intégrée de type zonale ou en nid d'abeilles qui semble souhaitable (voir encadré).

D'autre part, une politique d'aménagement périurbain doit valoriser le site propre du tram-train. J'ai été frappé par l'importance des friches industrielles riveraines de la ligne Mulhouse-Thann, alors que leur urbanisation pourrait augmenter le potentiel de trafic. A Karlsruhe, la deuxième ligne de tram-train au nord de la ville a servi de support à l'urbanisation périurbaine.

En France les acteurs n'ont pas eu vraiment la volonté de développer le tram-train, d'où son échec relatif :

- la SNCF a été obnubilée par le souci de préserver son monopole d'exploitation en interdisant la présence de conducteurs urbains sur le RFN (à Nantes, le choix d'un matériel au gabarit large interdisant sa circulation sur les voies du tram de Nantes a été volontaire dans le même but, l'entraxe entre les voies du tramway de Nantes était insuffisant) ;

- l'Etat et ses services ont multiplié les obstacles technico-administratifs au développement de ce mode hybride en cumulant les normes techniques au lieu de les simplifier (circulaire Bussereau, superposition des contraintes des tutelles SNCF et STRMTG) ;
- les autorités organisatrices n'ont pas réellement coopéré entre elles (l'observation vaut quel que soit le sujet en cause) et ont été incapables de dégager une vision stratégique ambitieuse sur le long terme réalisable étape par étape.

Le cas lyonnais est particulièrement typique : la connexion entre les voies ferrées de l'est et de l'ouest lyonnais par une ligne tramway centrale urbaine reliant Saint-Paul à Part-Dieu à la place de la ligne de trolleybus empruntant le cours Lafayette était une belle occasion à saisir. Elle a été gâchée comme les virtualités potentielles existant à Nantes, qui auraient demandé une franche coopération entre Région, département et intercommunalités urbaines.

Pierre-Henri Emangard

Les unions tarifaires en Allemagne

Contrairement à la France, où l'intégration tarifaire est limitée à l'Île-de-France, le territoire allemand est quasiment couvert par des unions tarifaires à l'intérieur desquelles les habitants disposent d'un système de déplacement local intégré et unifié sur le plan tarifaire, quels que soient le mode utilisé, l'entreprise exploitante ou l'autorité organisatrice de transport.

Le territoire de chaque union tarifaire correspond grosse modo à une aire urbaine dans un pays densément urbanisé. A l'intérieur de ce territoire :

- les réseaux urbains, le réseau ferroviaire régional et les réseaux d'autocars locaux sont articulés, et l'offre généralement cadencée est étroitement coordonnée selon un principe « hydrographique » de lignes principales et affluentes ;

- la clientèle n'a besoin que d'un seul titre de transport pour se déplacer ; qu'elle prenne un billet pour un déplacement occasionnel ou un abonnement pour des déplacements répétés, elle peut emprunter sans problème n'importe quel mode et passer d'un réseau urbain à un réseau suburbain, ferroviaire ou routier, en toute liberté.

Le principe de tarification est le plus souvent zonal, selon deux modalités :

- « auréolaire », comme en Île-de-France jusqu'à une date récente, avec des auréoles concentriques à partir du pôle urbain majeur ;

- ou « alvéolaire », lorsque l'aire urbaine est multipolarisée.

Dans les deux cas, la tarification varie selon le nombre de zones choisi par le client. Dans les espaces périurbains intermédiaires, multipolarisés, les habitants peuvent choisir la tarification d'une des unions tarifaires auxquelles ils sont rattachés.

Depuis la réforme territoriale récente, la Région devenant autorité organisatrice à la fois des dessertes TER (ferroviaires et routières) et des dessertes par autocars ex-départementaux, une occasion unique se présente de créer en France ce type d'organisation performante et attractive.

Une telle démarche a été esquissée pour l'espace métropolitain multipolarisé dans les aires urbaines du triangle Caen-Rouen-Le Havre, qui englobe des pôles urbains intermédiaires tels que Elbeuf, Evreux, Lisieux et Louviers.

Un groupe de 15 géographes des universités de Caen, Rouen et du Havre

La carte Atoumod est valable en Seine-Maritime et dans l'Eure, qu'on emprunte le train, le bus, le car, le tramway ou un vélo en libre service (<https://www.ter.sncf.com/normandie/offres/tarifs/atoumodmulti>).

Hyperloop : une illusion

(hyperloop.global)

Hyperloop est une vieille idée, émise en 1992 sous le nom de Swissmetro par des ingénieurs de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, abandonnée en 2009 puis reprise en 2013 par le milliardaire américain Elon Musk, patron de Tesla : des capsules à sustentation et propulsion magnétiques pourraient se déplacer à 1200 km/h dans des tuyaux de 3 m de diamètre maintenus à très basse pression et posés sur des pylônes « renforcés pour résister aux terroristes et aux tremblements de terre ». Selon France Inter (7-10-2017), « ce n'est pas de la science-fiction. Et si le TGV, c'était déjà du passé ? »

Un optimisme technique béat

Après avoir fait beaucoup de bruit pour que le monde entier en parle, Elon Musk a encouragé d'autres entreprises (HHT, Hyperloop One) à se lancer dans l'aventure. Des concours ont été lancés. Des politiques, des universités, des administrations se mobilisent.

Christian Brodhag, ancien délégué interministériel au développement durable et enseignant-chercheur à l'école des Mines de Saint-Etienne, défend une liaison Saint-Etienne - Lyon en 8 minutes. La SNCF elle-même est partenaire de HHT, qui va expérimenter en Espagne un prototype à taille réelle et veut s'implanter aussi en Slovaquie.

Mais c'est aux Emirats que les choses sont les plus avancées. Le gouvernement d'Abu Dhabi « est très enthousiaste », et espère relier Abu Dhabi et Al Ain, villes distantes de 150 km, en 9 minutes seulement ! Un projet concurrent Dubaï-Abu Dhabi est porté par Hyperloop One, rival de HHT : la mise en service est prévue en 2021, une perspective optimiste car le prototype n'a circulé jusqu'à présent qu'à 310 km/h sur une distance de 450 m et sans aucun voyageur à bord...

Il a déjà fallu des années pour que le MAGLEV (600 km/h) passe d'un prototype à un véhicule opérationnel. Et bien d'autres problèmes devront être résolus : étanchéité du mobile, des tuyaux et des stations (des systèmes de cloisonnement seraient nécessaires, les passagers montant dans les capsules ou en descendant devant rester à la pression atmosphérique) ; évacuation de la chaleur produite par les moteurs ; contacts éventuels entre capsules et parois des tuyaux ; fléchissement des tuyaux entre les pylônes ; accès aux capsules en cas d'incident ou d'accident...

Mais le responsable néerlandais du projet annonce une liaison Paris-Amsterdam en 30 minutes dès 2021 et alors même que personne, en Belgique, ne soutient le projet...

Une insertion difficile

On imagine la difficulté d'insertion d'Hyperloop : une rangée de deux gros tuyaux rectilignes (il faut assurer deux sens de circulation), perchés entre 3 à 10 m de hauteur sur de gros pylônes rapprochés. Alors que l'acceptation de la moindre éolienne est de plus en plus difficile, les oppositions seront tout aussi importantes que pour les LGV malgré une emprise au sol moindre.

Mais certains journalistes et politiques fantasment déjà sur des réalisations dès 2020 sur de longs parcours tel que Paris-Marseille ou Paris-Toulouse. Il est temps de retomber sur terre : fin 2020 SNCF Réseau aura peut-être réussi à renouveler la voie sur 100 km entre la Roche-sur-Yon et La Rochelle après une enquête publique qui s'annonce difficile pour simplement supprimer quelques passages à niveau...

Ce n'est pas un hasard si les premiers pays cités pour accueillir ce « supertrain » sont la Chine, l'Inde ou des pays du Moyen-Orient, soit moins densément peuplés que la France, soit au relief de plaine, soit dirigés autoritairement, où les procédures d'autorisation sont beaucoup plus simples.

Accélération supportables ?

Il faut s'interroger sur les très fortes accélérations, dues aux inévitables rampes et courbes du tracé, tolérables par les utilisateurs de l'Hyperloop.

La construction des LGV a nécessité l'établissement de normes pour éviter le problème du « mal de mer » créé par la succession d'accélération verticales vers le bas et vers le haut. Pour des tracés à 350 km/h, le rayon minimum en profil est de 21 km, cette norme permet de suivre des paysages normalement vallonnés, mais au prix parfois de tranchées ou de remblais imposants ; à 1200 km/h, cette norme imposerait des rayons en profil de 220 km !

Il n'y a pas de raison que le voyageur des Hyperloop soit plus « tolérant » que celui qui emprunte le TGV. En pratique, on ne

pourra tracer une ligne Hyperloop en zone vallonnée autrement qu'en traversant les bosses du relief en tunnel, sauf à réduire drastiquement la vitesse jusqu'à des valeurs de l'ordre de grandeur de celles des TGV.

Il faut aussi considérer le tracé en plan et donc les accélérations transversales auxquelles seraient soumis les voyageurs dans les courbes.

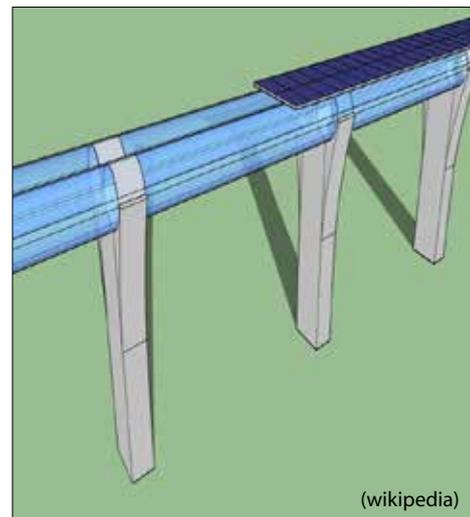
Pour une vitesse de 1200 km/h (soit, par exemple, Paris-Limoges en 25 minutes) sans écrasement des voyageurs, il faudrait que le tuyau Hyperloop évite toute courbe de rayon inférieur à... 25 km (contre 7 km pour les LGV à 350 km/h) !

Ce serait impossible en France compte tenu de sa géographie : un parcours intégralement en tunnel (comme dans le projet Swissmetro au coût faramineux) ou une réduction drastique de la vitesse, compatible avec un tracé plus sinueux, s'imposent.

Il faudrait enfin éviter des accélérations longitudinales trop fortes, supérieures à 0,3 g, lors des phases de démarrage et de freinage des capsules (l'accélération est de 0,2 g au décollage d'un avion commercial). Une capsule ne pourrait alors atteindre la vitesse de 1200 km/h que sur une distance d'environ 20 km. Hyperloop ne peut donc tenir ses promesses ni sur les courtes distances ni, pour des raisons de coût, sur les longues distances.

Confinement

Selon les promoteurs d'Hyperloop, tout problème technique finit par être résolu (mais à quel coût ?). Reste une difficulté psychologique : obtenir l'acceptabilité par les voyageurs claustrophobes du confine-



(wikipedia)

ment dans une capsule, elle-même dans un tuyau, le tout sans visibilité extérieure. Qu'a cela ne tienne, « les passagers pourront choisir le paysage virtuel qui défilera sur de fausses fenêtres... ».

Un débit limité

La faible capacité des capsules (28 personnes selon Musk, 40 si seule la seconde classe est proposée) serait compensé par une fréquence élevée. Mais une telle fréquence serait peu compatible avec des temps de stationnement importants dans les stations, à moins d'y prévoir des voies multiples.

Admettons qu'on puisse faire circuler des capsules de 28 à 40 places toutes les 40 secondes. Le débit serait alors compris de 2500 à 3600 voyageurs/heure, à comparer à celui de 3 TGV Ouigo de 1268 places. Or la capacité d'une LGV est de 12 TGV/heure.

D'autres projets sont encore moins capacitaires : l'université technologique de Delft a conçu, pour le projet Amsterdam-Paris, une navette de 4,5 m de long et d'à peine 149 kg. Le projet d'HTT pour Abu Dhabi est encore plus élitiste, avec des modules-bureaux individuels ou 10 places maximum.

Quelle pertinence économique ?

Les promoteurs d'Hyperloop annoncent un coût de construction inférieur à celui des LGV, ce qui n'est pas impossible en terrain ouvert, exigeant une emprise moins importante, mais improbable si une partie importante du tracé doit être en tunnel. L'Hyperloop serait aussi gagnant en dépenses d'exploitation avec une consommation d'énergie moindre que celle du TGV et des capsules circulant sans pilote. Mais cela reste à prouver : maintenir une très basse pression dans les tuyaux et la sustentation de centaines de capsules consommerait une certaine énergie.

Ses concepteurs prétendent aussi qu'Hyperloop serait auto-suffisant grâce à une couverture complète de l'infrastructure par des panneaux solaires ; l'idée est d'ailleurs applicable au rail classique : une partie de la LGV qui traverse la Belgique est quasi-autonome en énergie grâce aux éoliennes disposées tout le long de la ligne.

Notons enfin que tout pousse à des déplacements par Hyperloop du type avion, d'un point A à un point B sans arrêt intermédiaire. Ce seraient donc avant tout de très grandes villes ou mégapoles, ce qui accentuerait la logique de polarisation et de concentration au détriment des villes moyennes et des espaces ruraux.

Hyperloop sera peut-être expérimenté dans certains pays, mais peu probablement en France ou en Europe. On a tant vu de projets mirobolants ne pas aboutir après que leurs promoteurs aient prétendu faire mieux que le rail...

Résumé d'un article de Jacques Ottaviani
publié dans Ferrovie Midi

Vancouver, ville modèle



Piste cyclable à Vancouver (cyclevancouver.com)

La ville de Vancouver est la capitale de la Colombie britannique, sur la côte Ouest du Canada. Elle compte 631 000 habitants dans la ville et 2,46 millions dans la région métropolitaine.

Vancouver a démontré qu'on pouvait concilier le développement démographique et économique avec le refus de la domination de l'automobile : la congestion routière ne cesse de diminuer depuis 20 ans alors que la prospérité augmente ; même aux heures de pointe, la circulation est étonnamment fluide.

Vancouver a choisi dès les années 60 d'aller à contre-courant des tendances urbanistiques en Amérique du Nord. Les habitants se sont battus contre le passage d'une autoroute à travers la ville, qui peut aujourd'hui se targuer d'être la seule ville nord-américaine exempte d'autoroute en son centre.

Les erreurs de la ville voisine de Seattle (état de Washington, USA) qui a bâti des routes le long de ses cours d'eau et les démolit maintenant parce qu'elles ont amené trop de congestion routière, ont été évitées : en 1997, la municipalité a décidé de ne plus construire de nouvelles routes, et Vancouver est aujourd'hui reconnue comme l'une des métropoles mondiales les plus agréables du monde.

En 2016, 50 % des déplacements se sont faits à vélo, à pied ou en transport collectif. la répartition des déplacements domicile-travail est la suivante : voiture 41 %, transport collectif 24 %, marche 24 %, vélo 10 % (à Québec, la part de la voiture est de 62 %, mais la zone urbaine est bien moins dense).

Les pistes cyclables omniprésentes à Vancouver (310 km) sont fréquentées par des gens de tous âges malgré la neige qui est présente pendant plusieurs mois chaque année. La ville possède un réseau très efficace de bus diesel et hybrides, et le métro automatique (SkyTrain) est très populaire.

Chaque année, la Ville investit 15 millions de dollars pour les transports actifs : un investissement avisé, selon le maire Gregor Robertson, puisque les trottoirs et les aménagements cyclables coûtent

100 fois moins cher à entretenir que les routes.

Le maire est un cycliste et ne possède pas de voiture. Sa conseillère responsable des transports, Andrea Reimer, non plus. Pour aller au travail et à leurs nombreux rendez-vous un peu partout en ville, les deux élus se déplacent à pied, à vélo, en transport collectif ou en covoiturage.

« Je peux vous dire quelles villes n'ont pas de cyclistes, de piétons ou d'usagers du transport collectif au sein de leur conseil municipal juste en regardant les aménagements pour les vélos, les piétons et le transport collectif », lance Mme Reimer, qui estime que les élus doivent donner l'exemple en la matière. « Si vous l'expérimentez vous-même, vous aurez plus tendance à travailler fort pour rendre l'expérience meilleure pour les autres usagers ».

Un nouveau pont en banlieue éloignée de Vancouver, le Port Mann Bridge, comporte 10 voies, il a remplacé en 2012 un ancien pont à 6 voies. La Ville de Vancouver s'était opposée à son élargissement, plaidant plutôt pour une amélioration de la desserte en transport collectif.

Censé aider à réduire la congestion, le pont a plutôt eu l'effet contraire, selon Clark Lim, professeur de génie civil à l'Université de Colombie-Britannique et consultant en planification du transport : « mais il est moins utilisé maintenant, un péage a été introduit ».

*www.journaldequebec.com
/2017/06/03/vancouver-prospere-en-
disant-non-a-la-dominance-de-lauto*

Ouibus, IDVROOM : quand la SNCF déraile...

Les nouvelles mobilités doivent être mises en œuvre avec prudence, afin d'éviter une concurrence entre modes nocive pour les transports publics et l'environnement. On le vérifie dans le cas des offres routières de la SNCF.

Les autocars Ouibus

Très étoffé aujourd'hui, le réseau Ouibus occupe 30% du marché des services d'autocars librement organisés (SLO ou cars Macron), contre Flixbus 50% et Isilines 20%. Comme l'a montré l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), ce sont les liaisons développées par Ouibus, filiale de la SNCF, qui concurrencent le plus le train, principalement les trains intercity et les TGV, mais aussi certains TER financés par les Régions.

Ouibus est déficitaire car la SNCF doit pratiquer des tarifs très bas pour résister à ses deux concurrents mais aussi, dans un but stratégique, pour « occuper le terrain ». Son déficit cumulé depuis sa création en 2012 était, fin 2016, de 130 millions d'euros. Le déficit attendu en 2017 est de 30 à 35 millions soit, fin 2017, un déficit cumulé d'au moins 160 millions.

A cette somme il faut ajouter les pertes de recettes ferroviaires subies par SNCF Mobilités face à cette « auto-concurrence », dont l'ordre de grandeur est environ 15 millions en 2016.

Selon l'ARAFER, le car SLO a capté 6,2 millions de voyageurs en 2016, dont 1,9 million ont été pris au train. La clientèle du car SLO étant constituée pour une bonne part de jeunes, on peut estimer que ces voyageurs bénéficient de tarifs SNCF réduits, - 20 % de moins que la moyenne, soit 8,5 centimes par voyageur.km (au lieu de 4,7 par car). Le trajet moyen effectué en car étant de 340 km, le manque à gagner pour la SNCF est donc de : $1\,900\,000 \times 0,085 \times 340 =$ environ 55 millions/an. La part de marché de Ouibus étant de 30 %, le manque à gagner dû à Ouibus a donc été d'environ 15 millions en 2016.

Un calcul indépendant basé sur le chiffre d'affaires des cars SLO (83 millions) fournit un résultat voisin. Mais cette estimation de la perte annuelle de recettes est sous-estimée :

- le trafic des cars SLO augmente fortement (entre 7,5 et 8,5 millions de passagers sont attendus en 2017) ;

- Ouibus concurrence davantage le train que Flixbus et Isilines ;

- pour résister à la concurrence des cars, SNCF Mobilité développe son offre low-cost et sa politique de « petits prix » qui abaissent ses recettes.

Bien entendu, si Ouibus disparaissait, SNCF Mobilité ne récupérerait pas 15 millions d'euros par an de recettes, car

une partie de la clientèle de Ouibus se reporterait sur Flixbus et Isilines. Cependant le vrai déficit cumulé de Ouibus depuis sa création sera sans doute, fin 2017, proche de 200 millions.

En Allemagne, la Deutsche Bahn a abandonné en 2017 son réseau d'autocars national après deux ans d'exploitation, pour se recentrer sur son métier de base, et en particulier sur la desserte ferroviaire par trains Intercités. Pour la FNAUT, c'est à l'évidence l'exemple à suivre.

Le covoiturage IDVROOM

La SNCF renforce aussi la concurrence routière qu'elle se fait à elle-même en développant le service IDVROOM depuis la fin 2014. IDVROOM ne devait initialement concerner que des trajets courts de rabattement des voyageurs sur les gares.

Or la SNCF développe aujourd'hui cette offre en concurrence avec le TER, comme le fait Blablalines, sur des trajets longs, Bourgoin-Lyon (47 km) ou Dunkerque-Lille (80 km, un axe pourtant très bien desservi par le train). Elle vient même de créer 16 nouvelles lignes dont Arras-Lille, Maubeuge-Lille, Nantes-Rennes, Saint-Malo - Rennes, Laval-Rennes, Grenoble-Lyon, Chambéry-Lyon, Valence-Grenoble, Monestier-de-Clermont - Grenoble, Chambéry-Grenoble, Annecy-Chambéry.

L'offre IDVROOM est accompagnée de publicités révélatrices : « Profitez-en aussi au quotidien, même sans prendre le train ! » ; « je fais 40 km par jour pour aller au bureau : c'est un gros budget ! J'ai rencontré Pierre sur IDVROOM. On partage nos frais en faisant du covoiturage trois fois par semaine » ; « vous allez adorer covoiturer, par exemple entre Lyon et Saint-Etienne, Lille et Paris, Marseille et Nice ».

Une stratégie incompréhensible

La stratégie de la SNCF est donc incohérente. Ses offres routières (Ouibus, IDVROOM, IDCAB ou réservation de taxi ou VTC en gare et location de voiture) doivent faciliter l'accès aux gares ou le trajet terminal, donc compléter le train et non le remplacer. En longue distance, elles n'ont de sens que sur les itinéraires dépourvus d'infrastructure ferroviaire, ou à des horaires (très matinaux ou très tardifs) auxquels un service ferroviaire n'est pas justifié par le volume du trafic potentiel.

Les voyageurs n'attendent pas de la SNCF une diversification routière de son offre, mais un renforcement des services ferroviaires, qui doivent rester au cœur de ses activités, et une maîtrise de leurs coûts de production excessifs afin d'éviter leur contraction.

Jean Sivardière

Brèves

Bétisier

- **Julien Polat**, maire LR de Voiron, affirme fièrement : « à Voiron, nous faisons le contraire de Grenoble ; nous avons créé 150 places de parking pour faciliter l'accès du centre-ville alors qu'Éric Piolle, maire écologiste de Grenoble, continue à supprimer des places comme l'ancien maire PS Michel Destot ». M. Polat n'a pas pris le temps de lire le livre d'Olivier Razemon « Comment la France a tué ses villes ».

Bien dit / Mal dit

- Selon l'ancien député PS **Philippe Duron** (les Echos, 10-06-2016), « Il nous faut prendre la mesure de l'insuffisance de ressources publiques ; une progression importante est à notre portée. Dans un contexte de prix bas des carburants, la TICPE est un levier important pour faire face à nos besoins d'investissements. Nous avons aujourd'hui les outils pour une politique ambitieuse en matière d'infrastructures de transport. A nous de les saisir ! » C'est exactement ce que la FNAUT dit depuis des années.

Mais Philippe Duron en reste à son hostilité aux LGV. Selon lui, il faut « penser au plus grand nombre : le TGV, c'est 38% des dépenses d'investissements depuis 25 ans, pour seulement 2% des usagers ». FAUX : près de 4 millions de voyageurs utilisent le train chaque jour, dont 300 000 le TGV, soit 8 %... et 58 % en termes de voyageurs.km.

Mal dit

- Selon **Jean-Michel Bodin**, ancien vice-président PCF de la Région Centre chargé des Transports : « l'ouverture du rail à la concurrence constitue un vrai recul et va mettre en péril des lignes moins rentables que d'autres. C'est un enjeu critique. Il faut appeler à la mobilisation des consciences ! »

M. Bodin confond la concurrence régulée sous forme de délégation de service public, défendue par la FNAUT, et la concurrence sauvage (open access).

Trafic ferroviaire en Allemagne

Les opérateurs privés assurent aujourd'hui 30 % du trafic en trains.km et 22 % en voyageurs.km. De 1983 à 2015, le trafic ferroviaire (exprimé en trains.km) a augmenté de 25 %.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°259
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : http://www.fnaut.fr

Inéquités entre modes de transport

Comme le demande le projet de Loi d'Orientation sur la Mobilité Intérieure de la FNAUT (FNAUT Infos 253), l'Etat doit garantir l'équité concurrentielle entre tous les modes de déplacements en les mettant sur pied d'égalité, de telle sorte que chaque mode puisse occuper son créneau de pertinence technique, économique et environnemental et uniquement ce créneau.

Les exemples d'inéquités réglementaires, tarifaires et fiscales entre modes sont innombrables.

Aucune contrainte de service public n'est imposée aux services de cars librement organisés et de covoiturage. Aucune indemnisation des passagers n'est imposée au conducteur en cas d'annulation d'un covoiturage ; le véhicule n'a pas à être accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'usager du train paie le sillon ferroviaire au prix fort, alors que l'autocar ne paie pas d'écotaxe et que l'automobiliste bénéficie de pénétrantes et rocadés urbains gratuites. La sécurité routière est financée par l'Etat, la sécurité ferroviaire par les usagers du train.

Le kérosène consommé en trafic aérien intérieur est détaxé alors que le gazole est taxé : le train de nuit en est la première victime. Le barème fiscal kilométrique surestime de 30 % le coût d'usage de la voiture.

Toutes ces anomalies doivent disparaître. Chaque mode doit être soumis aux mêmes contraintes réglementaires que les autres ; contribuer financièrement à la construction des infrastructures et au fonctionnement des équipements publics par application du principe « utilisateur-payeur » (gares, aéroports, aires de stationnement) ; et assumer ses coûts externes par application du principe pollueur-payeur.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

- Dossier** - Quelques grands projets inutiles et nocifs à abandonner **p. 2**
- Dossier** - Les grands projets ferroviaires, dix idées fausses à la mode **pp. 3-6**
- L'évolution du prix des carburants **p. 7**
- Comment démocratiser le ferroviaire **pp. 8-9**
- Lettre ouverte de la FNAUT au Premier ministre **p. 12**

GRANDS PROJETS d'infrastructures de transport : faut-il « faire la pause » ?



LGV Rhin-Rhône en travaux (MD)

Les grands projets d'infrastructures de transport sont aujourd'hui décriés : économistes et écologistes dénoncent leur inutilité, leur coût excessif, leur manque de rentabilité et leur danger pour l'environnement. La FNAUT ne partage pas cette vision dogmatique et malthusienne, elle estime qu'il faut examiner les projets au cas par cas. Si beaucoup d'entre eux (autoroutes, aéroports, canal Seine-Nord) doivent être rejetés, d'autres au contraire (TCSP urbains et lignes ferroviaires nouvelles, voyageurs et fret) sont indispensables pour répondre à la demande future et aux exigences environnementales : ils doivent être menés à bien en même temps que l'amélioration tout aussi indispensable des transports du quotidien.

Suisse, Grande-Bretagne : investissements massifs sur le rail

En Suisse, le Conseil fédéral veut investir 11,5 milliards de francs (environ 10 milliards d'euros) d'ici 2035 pour adapter le réseau ferré à la demande prévue de transport (+ 51 % en voyageurs et + 45 % en fret), aux besoins régionaux et aux besoins de l'économie. Tous les goulets d'étranglement perceptibles aujourd'hui seront supprimés. Le financement sera assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire, qui est alimenté par la TVA, la taxe sur les huiles minérales et l'écoredevance RPLP. Une variante plus modeste, évaluée à 7 milliards de francs, a été étudiée et rejetée (rappelons que la Suisse est grande comme l'ancienne Région Rhône-Alpes). Les cantons, les partis politiques, les syndicats et les associations sont maintenant consultés.

En Grande-Bretagne, annonce plus surprenante car la politique ferroviaire britannique a une mauvaise réputation

(injustifiée car les erreurs grossières de la période Thatcher-Major ont été corrigées par Tony Blair) : le secrétaire aux Transports britannique Chris Grayling a dévoilé le montant de l'investissement record amorcé par le gouvernement dans le secteur ferroviaire sur la période 2019-2024 - 48 milliards de livres sterling soit environ 54 milliards d'euros. C'est le plus important programme lancé depuis plus d'un siècle : « l'effort supplémentaire vise à améliorer la fiabilité du service, il s'ajoutera à la construction de nouvelles voies (la LGV HSL 2) et à la livraison de trains plus rapides et plus confortables ».

En France, pendant ce temps, on ferme des lignes faute de quelques millions d'euros, sans souci de la clientèle ferroviaire, sans étude d'impact sur l'aménagement du territoire... et même sans recherche de nouvelles possibilités de financement.

Inutiles, ruineux, dangereux : trois exemples de projets à abandonner



Port fluvial de Paris (MD)

Le GCO

La FNAUT est hostile aux projets d'autoroutes interurbaines et de contournements autoroutiers des grandes agglomérations. Le GCO (grand contournement ouest) de Strasbourg est, avec l'A45, l'A31 bis et bien d'autres... un bon exemple de ces projets archaïques (FNAUT Infos 246 et 251).

Selon les ministres Nicolas Hulot et Elisabeth Borne, « l'Etat entend à la fois permettre la réalisation de ce projet attendu localement et s'assurer qu'il apporte les meilleures garanties en matière environnementale ». Mais les ministres sont mal informés : ce projet, certes soutenu par le maire PS de Strasbourg, est fortement contesté localement, et il est intrinsèquement inconciliable avec le respect de l'environnement.

Conçu dans les années 1970, le GCO est un projet d'autoroute à péage de 24 km destiné à doubler l'autoroute nord-sud A 35 et à absorber une part du trafic qui l'encombre. Il est révélateur de la stratégie de l'époque : si une voirie est saturée, on l'élargit ou on la double. Une stratégie contre-productive comme le montre l'expérience, car elle ne fait qu'induire de nouveaux trafics routiers.

Très pénalisant pour l'environnement, le GCO entraînerait la destruction de milieux naturels précieux : forêt, zones humides... et près de 350 hectares de terres agricoles. Le GCO est donc fondamentalement incompatible avec la politique, affichée par le gouvernement, de protection de la biodiversité. Il le restera même si son insertion est modifiée ponctuellement.

Ce projet est par ailleurs techniquement inadapté. La congestion de l'A 35 est due principalement aux déplacements pendulaires à courte distance effectués en voiture. Ce constat doit inciter à renverser les priorités et à renforcer les transports collectifs de proximité. Quant au trafic de camions, qui s'est intensifié depuis la mise en œuvre de l'écotaxe allemande (LKW-Maut), il peut être limité si une écotaxe régionale est créée aussi en Alsace et si l'axe ferroviaire nord-sud est rendu plus performant dans la plaine d'Alsace.

Les travaux du GCO n'ont pas commencé. Il est encore temps d'éviter un durcissement du conflit, de tenir compte des besoins réels des habitants et de respecter notre environnement.

Le canal Seine-Nord

Ce canal est inutile, comme l'a démontré le rapport Massoni-Lidsky (Conseil général du développement durable et Inspection générale des finances) après bien d'autres études de l'administration (FNAUT Infos 217, 230, 238, 241, 246, 251).

Le canal concurrencerait peu la route et fragiliserait le rail, ce qui est sans intérêt économique ou environnemental car le rail n'est plus saturé sur l'axe considéré depuis la mise en service de la LGV Nord : 63 % du trafic du canal proviendraient de la route (soit 3,8 % seulement du fret routier actuel sur l'A1) et 37 % du rail (soit 13,3% du fret ferroviaire actuel sur cet axe).

Vouloir dépenser 4,7 milliards d'euros pour un transfert modal aussi décevant est aberrant. Et cette somme ne couvre pas tous les investissements nécessaires à un fonctionnement rentable du canal : ni les plateformes intermodales prévues le long du canal, ni la mise au gabarit de 4 400 tonnes des voies navigables encadrant le canal ne sont prises en compte. Un relèvement très coûteux des ponts serait nécessaire, faute de quoi les convois fluviaux ne pourraient transporter que 2 couches de conteneurs et non 3, l'exploitation du canal serait alors déficitaire.

Enfin ce n'est pas l'arrière-pensée des ports du Havre et de Rouen qui serait élargi à l'Europe du Nord, mais celui d'Anvers et de Rotterdam qui serait renforcé en Ile-de-France au détriment des deux ports français.

Cet effet pervers a été bien perçu, et dénoncé vigoureusement, par Edouard Philippe quand il était maire du Havre (« Une naïveté déconcertante... Un gâchis économique et environnemental »). Il faut donc en priorité élargir l'influence des ports du Havre et de Rouen en modernisant leur desserte ferroviaire vers l'est et le sud, et non offrir aux ports belges et néerlandais une infrastructure lourde en direction de l'Ile-de-France : la part de nos importations transitant par nos ports est déjà faible...

Le financement prévu comportait une participation de l'Union Européenne (1,8 milliard), de l'Etat (un milliard) et des collectivités territoriales concernées (un milliard) ainsi qu'un emprunt de 700 millions. Mais la situation a évolué. Le gouvernement exige aujourd'hui que sa contribution lui soit remboursée par les

collectivités, et que celles-ci assument seules le remboursement de l'emprunt indispensable au bouclage du financement. Il pousse les élus à s'engager dans une voie dangereuse alors que la Région Hauts-de-France est la plus endettée.

Les élus des Hauts-de-France sont eux aussi irresponsables, à commencer par les Verts du Nord qui ont soutenu le projet au départ. Convaincus que le canal donnerait un coup de fouet à l'économie régionale, ils sont incapables d'en apporter la preuve (les chiffres cités d'emplois permanents qui seraient créés - 25 000 en 2025, 50 000 même en 2050 - sont fantaisistes) mais prêts à verser la somme colossale de 2,7 milliards et à assumer tous les risques financiers : leurs successeurs se débrouilleront... Le plus ahurissant est que Xavier Bertrand, président de la Région, refuse une « écotaxe » dont l'instauration serait pourtant favorable à un report modal du trafic routier, donc à une rentabilisation de l'ouvrage.

Si ce projet inadapté et d'un coût excessif aboutit, ce sera donc nécessairement au détriment de la modernisation et au développement de l'offre de transport urbain et ferroviaire.

Quant à l'Union Européenne, elle doit favoriser les investissements utiles. Le canal n'est qu'un projet régional, sans prolongement au sud de l'Ile-de-France. C'est l'autoroute ferroviaire Lille-Espagne, dont la réalisation a été reportée par le gouvernement Valls de manière regrettable, qu'il faut mettre en place si on veut retirer des camions des autoroutes sur de longues distances.

Notre-Dame-des-Landes

Les trois experts nommés par le Premier ministre pour réexaminer le projet ont consulté de nombreux acteurs, dont la FNAUT nationale et la FNAUT Pays de la Loire. Ils estiment que la décision est politique et relève du gouvernement, qui hésite.

Selon Edouard Philippe, moins perspicace qu'au sujet du canal Seine-Nord, « il n'y a que de mauvaises solutions ». On ignore encore s'il va confirmer ce projet consommateur d'espace périurbain et lui aussi inutile - soutenu par la droite, le PS et le PC - ou s'il adoptera la solution de bon sens consistant à moderniser l'aéroport existant de Nantes-Atlantique.

Grands projets ferroviaires : trop d'idées fausses à la mode

Les grands projets ferroviaires (LGV, Lyon-Turin) sont souvent critiqués par les économistes, les écologistes et même la SNCF.

Les critiques s'appuient sur l'ensemble des arguments suivants :

- les moyens financiers de l'Etat et des Régions sont limités ;
- il faut donc donner la priorité aux transports du quotidien, c'est-à-dire aux infrastructures existantes, en particulier au réseau ferré classique ;
- on a construit trop de LGV alors que le TGV n'est plus rentable et n'a plus d'avenir (montant élevé des péages, coûts de production excessifs de SNCF Mobilités, concurrence des autres modes : avion, car, covoiturage) ;
- il faut enrayer la croissance de la dette ferroviaire, mais c'est impossible si on lance de nouveaux grands projets ;
- les atteintes à l'environnement dues aux infrastructures sont excessives.

Face à ces idées à la mode, la FNAUT maintient sa position : comme les projets de mobilité urbaine durable (vélo et TCSP urbains), les grands projets ferroviaires ne doivent pas être systématiquement abandonnés ou reportés, ils doivent être examinés au cas par cas.

Ce point de vue a été exposé par la FNAUT au Comité d'orientation des infrastructures le 24 octobre dernier.

Si la FNAUT défend divers grands projets ferroviaires voyageurs et fret (l'extension du réseau des LGV, la ligne nouvelle Paris-Normandie, le Lyon-Turin et le CFAL, les autoroutes ferroviaires), elle ne doit donc pas être considérée pour autant comme une « fanatique des grands projets ».

La FNAUT a largement démontré dans le passé qu'elle n'hésitait pas à s'opposer aux grands projets inutiles, d'un coût excessif et pénalisants pour l'environnement. La liste est longue et tous les modes sont concernés : nouvelles autoroutes de liaison et rocade urbaines, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord et même certains projets mal conçus de transport collectif (lignes 17 et 18 du Grand Paris Express, LGV Poitiers-Limoges, branches ouest et sud de la LGV Rhin-Rhône, gares TGV exurbainisées).

Plutôt que d'examiner au cas par cas les grands projets auxquels la FNAUT est favorable, nous allons ici justifier notre ambition pour les transports urbains en site propre et le rail en partant non pas - *comme on le fait généralement, ce qui est une erreur fondamentale de méthode* - des possibilités actuelles de financement, mais d'une analyse des besoins actuels et futurs des voyageurs, des territoires et de la collectivité.

1 - Les besoins actuels

Ces besoins sont sous-estimés par les décideurs politiques. Il suffit, pour s'en convaincre, d'observer aussi bien les succès commerciaux des grands investissements

urbains et ferroviaires (voir le tramway de Tours et la LGV Tours-Bordeaux) que ceux du covoiturage et des cars Macron, révélateurs de besoins latents et d'un sous-développement du rail.

Mais, dans une vision financière de court terme, on privilégie trop souvent le bus en site propre au tramway dans des cas où ce dernier serait un choix plus rationnel, ou l'autocar au train pour la desserte des villes moyennes, des axes transversaux et des territoires ruraux alors que le train pourrait être bien mieux exploité donc bien moins coûteux (FNAUT Infos 257).

2 - Les besoins futurs...

Alors qu'ils sont sous-estimés eux aussi, les besoins futurs ne sont jamais évoqués par les décideurs politiques, qui délaissent toute vision prospective.

La FNAUT a recensé les nombreux paramètres dont l'évolution vraisemblable va, contrairement à une idée reçue, amplifier les besoins de mobilité et l'usage du train (FNAUT Infos 249).

La démographie

En premier lieu, la population française va augmenter de 15 % d'ici 2060 d'après l'INSEE. Elle va vieillir.

Sa répartition sera inégale : elle se concentrera en Ile-de-France et dans les grandes agglomérations de province, dans les périphéries urbaines, sur les littoraux atlantique et méditerranéen (métropolisation, périurbanisation, littoralisation).

Le mode de vie

La taille des ménages diminue. Les familles s'éparpillent et se recomposent. Les lieux de la vie étudiante et professionnelle se dispersent.

L'évolution culturelle

Les citadins se détachent peu à peu de la voiture. Le taux de motorisation diminue chez les jeunes. Les voyages touristiques des seniors se multiplient.

L'aménagement du territoire

Les services (administrations, commerces, services de santé...) se concentrent dans les métropoles, dont par ailleurs la création des grandes régions renforce le rôle.

Le pouvoir d'achat

Chômeurs et jeunes se paupérisent, le pouvoir d'achat du reste de la population augmente au contraire.

L'activité économique

Son évolution future est incertaine mais sa reprise est déjà sensible sur le volume du transport de fret.



...et les défis à relever

La congestion routière croissante : augmenter la capacité routière est difficile par manque d'espace (grandes agglomérations, Côte d'Azur).

Les transports collectifs sont saturés (transports urbains, voies ferrées de banlieue, nœuds ferroviaires, grandes gares de Paris et de province).

Le risque latent d'un nouveau choc pétrolier ne peut être exclu malgré l'émergence des énergies nouvelles.

Les nuisances routières et aériennes ont des coûts sociaux et financiers (accidents, santé publique) prohibitifs.

Enfin **le réchauffement climatique** fragilise l'économie comme la biodiversité (le tiers de nos émissions de gaz à effet de serre est dû aux déplacements).

Le Commissariat général du développement durable (CGDD) a publié, en juillet 2016, des projections de la demande de transport de voyageurs et de marchandises aux horizons 2030 et 2050, qui confirment la pertinence de l'analyse de la FNAUT et de ses propositions ambitieuses en matière de transport public urbain et ferroviaire.

Selon le CGDD, le trafic voyageurs longue distance va croître de 1,2% par an entre 2012 et 2030 puis 1,1% par an entre 2030 et 2050. Le train verra sa part modale augmenter malgré le développement du covoiturage et de l'offre d'autocars. Sur la courte distance, le trafic des personnes augmentera de 29% entre 2012 et 2050, avec une hausse de 49% pour les transports collectifs.

Selon le rapport de Marie-Line Meaux sur le nœud ferroviaire lyonnais (CGDD, octobre 2011) : « les études prospectives doivent intégrer une demande accrue de report modal, il faut répondre à la croissance des besoins par une intervention forte sur la capacité du réseau portant ses fruits vers 2030 ».

L'Office fédéral suisse du développement territorial confirme les prévisions du CGDD. D'ici 2040, les trafics ferroviaires voyageurs et fret devraient fortement progresser, et l'utilisation des transports publics suisses (trains, trams et bus) augmenter de 50 % au moins.



Plateforme du Boulou (MD)

3 - Des besoins imbriqués

Les déclarations du gouvernement (prioriser les trains du quotidien, reporter les grands projets interurbains) prêtent à confusion. Elles laissent croire que les besoins quotidiens ne concernent que les déplacements de proximité et ne relèvent que des trains classiques, TER et Transilien.

Or les déplacements réguliers, occasionnels mais fréquents, à moyenne ou longue distance se multiplient (études supérieures effectuées loin du domicile familial, couples dont les deux membres travaillent dans des villes différentes et se retrouvent chaque week-end, échanges d'enfants suite à des divorces). Les trains Intercités mais aussi les TGV font donc de plus en plus partie de la vie quotidienne, il ne faut pas opposer artificiellement les grands projets destinés à les faciliter à la modernisation du TER et du Transilien.

De même qu'un automobiliste et un camionneur ont besoin de routes communales et départementales comme de voies express et d'autoroutes, un usager du train a besoin d'une offre diversifiée de bonne qualité, c'est-à-dire de services TER, Intercités et TGV, et un chargeur a besoin de lignes classiques modernisées, y compris de lignes capillaires en bon état, comme de nouvelles liaisons performantes telles que le Lyon-Turin. Ne l'oublions pas : c'est la coexistence d'un réseau autoroutier étoffé et très performant et d'un réseau départemental et local bien maillé qui a permis le succès de la route.

Toutes les composantes du système ferroviaire doivent donc être développées : transports du quotidien et grands projets répondent à des besoins complémentaires. C'est seulement si une réponse globale est apportée à ces besoins, qui forment un tout, que les comportements évolueront. Tant qu'on opposera lignes classiques et grands projets, le rail continuera à régresser.

4 - Opposer l'existant et les grands projets est erroné

Séparer amélioration du réseau classique et lancement de grands projets est artificiel. Les grands projets ont, parmi leurs fonctions, la désaturation de lignes

existantes, donc un meilleur fonctionnement des trains du quotidien :

- le Grand Paris Express évitera le passage par Paris lors des trajets banlieue-banlieue, et désengorgera le RER ;
- la réalisation du CFAL désaturerait la gare très encombrée de Lyon-Part-Dieu (une gare souterraine est inutile si le CFAL est réalisé) ;
- la création d'une ligne nouvelle mixte entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne permettrait de désaturer, entre Lyon et Saint-André-le-Gaz, la ligne classique Lyon-Grenoble/Chambéry ;
- les lignes nouvelles Montpellier-Perpignan et Marseille-Nice ont pour objectif d'augmenter la capacité du rail, de faciliter la circulation des TER, Intercités et trains de fret, et de fluidifier la circulation sur le réseau autoroutier, complètement saturé ;
- la construction du GPSO implique des travaux sur la ligne classique Bordeaux-Toulouse, au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, dont bénéficieraient les TER et Intercités ;
- la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA, FNAUT Infos 101, 153, 179) éviterait le passage de trains de fret par la grande ceinture parisienne.

5 - La vitesse ferroviaire reste attractive

Les voyageurs sont de plus en plus sensibles au prix, à la fréquence et à la régularité des dessertes ferroviaires. Mais le temps de parcours reste un élément important d'attractivité du train, comme le démontre la forte augmentation de sa fréquentation à chaque ouverture d'une LGV, malgré la hausse du prix des billets, et inversement les fortes pertes de clientèle en cas de ralentissement des trains entraînant des augmentations dissuasives des temps de parcours.

Les matériels disponibles sont performants, on peut cependant jouer sur l'infrastructure pour réduire la durée des trajets.

Rappelons les conclusions de l'expertise de Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244 et 245). La généralisation du 200/220 km/h sur les lignes classiques, préconisée par certains responsables politiques, est une utopie : les possibilités sont rares et dispersées sur le réseau, les sections inté-

ressantes très courtes, les gains de temps marginaux. De tels relèvements de vitesse, même à tracé constant, impliqueraient de coûteux aménagements (passages à niveau, voie...) ; ils poseraient de sérieux problèmes locaux d'environnement et susciteraient l'opposition des riverains.

Si on veut augmenter la vitesse des trains, on ne saurait donc trouver là une alternative à la construction de nouvelles LGV ni même une offre intermédiaire entre Intercités et TGV.

Si l'idée de porter un réseau structurant à 200/220 km/h est utopique, des gains de temps intéressants sont cependant possibles sur quelques lignes structurantes : Paris-Clermont, Paris-Limoges, Lyon-Nantes. Des relèvements de vitesse moins ambitieux sont aussi possibles sur d'autres lignes, en visant le retour aux vitesses pratiquées naguère mais réduites depuis lors suite à la dégradation des infrastructures. La vitesse peut s'approcher des 160 km/h sur une part significative du réseau.

6 - Les reports possibles de trafic sur le rail sont sous-estimés

D'une manière générale, la technique ferroviaire est nettement plus attractive que la technique routière - un constat qui ne procède d'aucune idéologie.

Le remplacement d'une ligne de bus ordinaire par un vrai BHNS provoque une hausse de la clientèle de 30 à 50 % ; si le bus est remplacé par un tramway, la hausse est supérieure à 100% (à paraître dans FNAUT Infos).

De même les rares réouvertures de lignes intervenues depuis 30 ans sont plébiscitées par le public, alors que les transferts sur route s'accompagnent d'une chute notable de la clientèle.

L'expérience montre que la réalisation de grands projets ferroviaires (métros, tramways, LGV) provoque des chocs psychologiques qui influencent massivement et durablement les comportements (voyageurs et entreprises).

La LGV SEA a induit une forte croissance du trafic Paris-Bordeaux, et même Paris-Toulouse malgré un temps de parcours qui reste très supérieur à 4h.

En Allemagne, encore peu équipée en LGV, la part du train à grande vitesse (TAGV) dans le marché TAGV + avion est inférieure à 20 %, elle est supérieure à 70 % en France.

Bien entendu, les reports de trafic sur le rail ne sont massifs que si l'infrastructure nouvelle est performante, si l'exploitation est pertinente (tarifs accessibles, fréquences élevées, régularité, qualité de service...) et si le rail n'est pas pénalisé par la politique des transports de l'Etat (taxation du kérosène, écotaxe routière). On peut espérer ainsi de la réalisation du Lyon-Turin le report sur le rail d'un camion sur deux en transit entre la France et l'Italie.

7 - L'impact écologique des grands projets est mal apprécié

C'est la conséquence directe de la sous-estimation des reports modaux possibles quand les grands projets sont réalisés sur des axes pertinents et dans le cadre d'une politique cohérente de maîtrise des trafics routiers et aériens.

A ce jour, le TGV capte environ 20 millions d'anciens passagers aériens par an. Si le réseau des LGV est complété, en particulier vers Toulouse et Nice comme le demande la FNAUT, le TGV sera l'équivalent, en capacité, du troisième aéroport parisien (voir l'étude de Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, FNAUT Infos 120). Or le TGV émet en moyenne 36 fois moins de gaz à effet de serre par voyageur x km que l'avion court-courrier (FNAUT Infos 214).

Certes la construction de 2 800 km de LGV a eu un impact négatif sur les zones traversées (comme celle de 12 000 km d'autoroutes...) : consommation d'espace et surtout effet de coupure. Mais cet impact reste *local*. Le réchauffement climatique est, lui, un phénomène *global* qui menace toute la biodiversité. Lorsque le réseau des LGV est peu étoffé, le trafic aérien se développe : c'est le cas en Allemagne.

8 - Une pause serait dangereuse

On ne peut se contenter d'améliorer l'existant. Si de graves difficultés sont rencontrées aujourd'hui, c'est bien parce que les besoins actuels n'ont pas été correctement anticipés.

Il faut donc anticiper à temps les difficultés futures, qui seraient aggravées par un report prolongé ou un abandon des grands projets. La qualité de vie dans 5 ou 10 ans dépendra de la capacité des politiques à se dégager de leur vision court terme et à anticiper les besoins de mobilité et les exigences environnementales et climatiques.

La « pause » préconisée par la ministre des transports est donc mal venue : il faut lancer les grands projets soutenus par la FNAUT - en priorité les LGV Bordeaux-Toulouse pour capter du trafic aérien et Montpellier-Perpignan pour décharger la ligne littorale :

- il s'agit à la fois de combler les retards accumulés depuis des décennies et de répondre aux besoins futurs ;

- les grands projets ne se concrétisent que très lentement : envisagé depuis la fin des années 1980, le tunnel du Lyon-Turin ne sera ouvert qu'en 2030...

- enfin plus on attend, plus on fait le jeu de la route et de l'avion.

Malgré des nuisances routières de plus en plus inquiétantes et coûteuses, l'immobilisme ferroviaire favorise des travaux routiers (élargissement de l'A8 à Montpellier, GCO de Strasbourg...) qui pourraient être évités si tous les investissements ferroviaires étaient accélérés.

Autre exemple typique : la reprise économique induit une croissance du trafic franco-italien de fret (+ 10 % environ depuis 3 ans) mais, faute d'une infrastructure ferroviaire performante, cette croissance est assurée par la route uniquement.

9 - La dette ferroviaire n'est pas un obstacle aux grands projets

Comme l'a démontré Denis Huneau dans une analyse remarquable (FNAUT Infos 237), la dette ferroviaire n'est pas pérenne : toutes les LGV existantes sont rentables, la part de la dette due au financement des LGV par RFF puis SNCF Réseau est donc remboursable peu à peu.

La dette est due essentiellement à la contribution financière insuffisante de l'Etat et des collectivités à la construction des LGV et à la régénération du réseau classique (alors qu'ils financent intégralement les routes) et aux surcoûts du système ferroviaire.

Mieux rentabiliser le TGV est possible par une réduction des péages ferroviaires donc par une reprise au moins partielle de la dette par l'Etat ; par une stratégie cohérente de SNCF Mobilités (les fréquences du TGV ne répondent pas à la demande, les cars Ouibus concurrencent le TGV) ; par une maîtrise de ses coûts de production ; par une correction de l'inéquité de la concurrence entre le rail et les autres modes : si, d'après la SNCF et la ministre, 70 % des dessertes TGV sont déficitaires (même Paris-Nice...), c'est aussi parce que les cars Macron ne sont soumis à aucune écotaxe et le kérosène à aucune TICPE.

Le « modèle économique du TGV » n'est donc pas intrinsèquement dépassé mais reste pertinent, le TGV est la seule activité ferroviaire rentabilisable. La crainte d'une explosion de la dette est un argument trompeur, un faux prétexte pour justifier l'immobilisme.

10 - On peut financer les grands projets ferroviaires

Il faut adapter les possibilités de financement aux besoins, et non le contraire comme on essaie de le faire aujourd'hui.

Les contraintes financières ne sont pas une donnée de la nature : ce n'est pas l'argent qui manque mais la volonté politique. On peut relancer les investissements sur l'ensemble du territoire, comme on a su le faire pour lancer

le Grand Paris Express, et apurer peu à peu la dette ferroviaire :

- en éliminant les gaspillages ; les grands projets inutiles, nocifs et ruineux déjà cités sont aujourd'hui en décalage complet avec les objectifs officiels (protection de la biodiversité, économies d'énergie, lutte contre le réchauffement climatique, relance des ports français) ;

- en accélérant l'arrivée de la concurrence ferroviaire afin de réduire les coûts de production (maintenance du réseau existant et exploitation) ;

- en empruntant (on l'envisage bien pour financer le canal Seine-Nord et le CDG Express) ; les taux d'emprunt sont très bas ; selon Jacques Gounon, président d'Euro-tunnel, « aujourd'hui l'argent est gratuit » ;

- en mobilisant les investisseurs publics et privés ; ils disposent aujourd'hui de réserves financières considérables et inemployées, qui pourraient être investies dans le rail ;

- en sollicitant l'Union Européenne qui doit contribuer au financement des projets internationaux tels que les accès au tunnel de base du Lyon-Turin ;

- en imposant des taxes foncières aux bénéficiaires des grands projets, comme on l'envisage en Occitanie ;

- en mettant en œuvre une fiscalité environnementale qui peut être très productive et dont le produit doit être dédié pour l'essentiel à la mobilité (taxes supplémentaires sur les véhicules et les carburants routiers - voir encadré page 6, taxation du kérosène consommé par les avions court-courriers, taxation des sociétés autoroutières, écotaxe routière et péage urbain...).

Il faut profiter du bas prix du pétrole pour appliquer rapidement cette fiscalité.

Selon la Commission européenne, la France est située au 24ème rang sur 28 pays européens en matière de fiscalité environnementale, d'où un manque à gagner aujourd'hui pour l'Etat de plus de 20 milliards d'euros par an. Selon Philippe Duron, aujourd'hui président du Comité d'orientation des infrastructures : « la TICPE demeure un levier important pour faire face à nos besoins. Nous avons les outils pour une politique ambitieuse en matière d'infrastructures. A nous de les saisir ! »



Gare Belfort-Montbéliard TGV (MD)

Conclusion : non au malthusianisme ferroviaire

Une priorité évidente

Les nouvelles mobilités voyageurs (avion low cost, autocar, covoiturage) ne se développent pas seulement pour des raisons de prix pour l'utilisateur, mais aussi parce que le rail souffre de sous-investissement.

Le réseau ferré s'est profondément dégradé depuis 30 ans et présente de nombreux nœuds de saturation ; les lignes dites secondaires (UIC 7 à 9), peu fréquentées car mal exploitées, ne sont plus entretenues ; la dégradation des services entraîne une fuite des usagers et diminue l'intérêt économique d'une réfection ; et les fermetures entraînent un démaillage progressif du réseau.

Si on admet que les ressources de l'Etat et des collectivités territoriales disponibles pour le rail sont inextensibles, il est donc pleinement justifié de les concentrer sur l'amélioration des transports de la vie quotidienne, donc sur la régénération et la modernisation des infrastructures existantes, et en particulier du réseau ferré classique.

Des ressources nouvelles sont d'ailleurs indispensables pour répondre aux besoins immédiats. Il manque de 1,5 à 2 milliards d'euros par an pour régénérer et moderniser le réseau ferré classique et éviter son vieillissement : le kilométrage sur lequel les trains sont ralentis augmente et atteint aujourd'hui 5 300 km... SNCF Réseau, qui investit pourtant 3 milliards d'euros par an, n'a pas de plan global à moyen terme, même des liaisons d'intérêt national sont menacées.

Un seul exemple : la ligne Nantes Bordeaux s'est ainsi dégradée sur son tronçon central et la situation est telle que la vitesse y est fortement réduite (la durée du parcours a augmenté d'une heure, soit + 29 %) et que la SNCF demande de fermer la ligne pendant des mois pour des travaux qui nécessiteront au mieux 10 ans pour être menés à bien, le tout pour obtenir des performances inférieures à celles existant antérieurement en vitesse et temps de parcours !

Et on attend toujours le lancement du 4ème appel à projets de mobilité urbaine durable (aménagement vélo, TCSP urbains, RER et revitalisation des étoiles ferroviaires de province) prévu par le Grenelle de l'environnement en... 2009 (FNAUT Infos 245).

L'investissement nécessaire est colossal. Dans ces conditions, la priorité à l'existant devra être maintenue même si des ressources nouvelles sont dégagées.

Et les grands projets ?

Ceci étant, comme nous l'avons montré, la pénurie actuelle d'argent public n'est pas une fatalité pérenne ; elle ne doit

pas servir d'alibi pour reporter sans cesse les grands projets urbains et ferroviaires ou même y renoncer.

Une « pause » est donc injustifiée. Il ne s'agit pas de « mettre des tramways et des LGV partout », mais il n'y a aucune raison de reporter aux calendes grecques les grands projets vertueux, conformes aux objectifs officiels de l'Etat - équilibre territoriaux, protection de la biodiversité, économies d'énergie, lutte contre la dérive climatique.

Remarquons que certains grands projets concernent le réseau classique : la VFCEA, différée de manière incompréhensible par la commission Mobilité 21 ; la jonction Roissy-Picardie ; et différents projets de RER (Lille en particulier).

Par ailleurs il ne faut pas craindre que le lancement de grands projets pénalise la modernisation du réseau classique : en effet, les financements des infrastructures existantes et nouvelles sont en grande partie indépendants ; chaque grand projet suscite un financement ad hoc si bien que, s'il est abandonné, il n'y a pas de report d'un financement (virtuel) sur l'existant.

Le rail démodé ?

Il faut aussi s'interroger sur l'attitude souvent défaitiste et décliniste des décideurs politiques et des dirigeants de la SNCF en matière ferroviaire, que dénonce la FNAUT (FNAUT Infos 255). Plusieurs explications sont plausibles :

- pour certains, le train n'a pas d'avenir pour des raisons techniques (l'émergence de nouveaux modes tels qu'Hyperloop, la voiture et le camion électriques, les nouvelles mobilités) ;

- pour d'autres, le rail est condamné pour des raisons économiques (la SNCF serait irrémédiablement : des coûts trop élevés, trop de grèves ; la concurrence des autres modes est trop forte).

Ces idées sont illusoire ou totalement fausses, qu'il s'agisse du transport des voyageurs ou de celui du fret. En Allemagne, le fret ferroviaire s'est développé de manière vigoureuse depuis 10 ans. La Suisse et l'Autriche construisent des tunnels ferroviaires de base. Contrairement à une idée reçue, nos voisins européens (Allemagne, Angleterre, Italie) continuent à étendre leurs LGV. Dans le monde entier, du Luxembourg à la Chine, on investit massivement dans le secteur ferroviaire, parfois de manière inattendue (voir la « route de la soie » ferroviaire).

La FNAUT continuera donc de soutenir les projets d'offre de transport public adaptés aux perspectives futures : transports urbains de forte capacité, modernisation du réseau ferré classique et lignes nouvelles.

A propos de la TICPE

La TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, ex-TIPP ou taxe intérieure sur les produits pétroliers) est appliquée en particulier aux carburants routiers. La FNAUT plaide de longue date pour son augmentation. Elle a demandé à l'économiste Jean-Marie Beauvais d'évaluer le produit d'une hausse d'un centime de la TICPE.

Coût des carburants

En 2016, le coût d'un litre d'essence se décomposait ainsi (en centimes) :

essence (25 % du prix total)	32,9
marge de distribution (8 %)	11,0
TICPE (50 %)	64,8

TVA (17 %)	21,7
prix total (100 %)	130,4

Le prix d'un litre de gazole se décomposait de manière analogue :

gazole (28 %)	30,8
marge de distribution (9 %)	10,3
TICPE (46 %)	51,1

TVA (17 %)	18,4
prix total (100 %)	110,6

Produit de la TICPE

En 2016, les ventes de carburant automobile ont été de 7,70 millions de m³ d'essence et de 19,44 millions de m³ de gazole. Le produit correspondant de la TICPE a été de 4,99 milliards d'euros pour l'essence et de 9,94 milliards pour le gazole, soit un produit total de 14,89 milliards.

Le produit de la TICPE sur les carburants consommés par l'ensemble des véhicules routiers (automobiles, véhicules utilitaires légers et camions, bus et cars) a été de 6,19 milliards pour l'essence et 20,86 milliards pour le gazole, soit un total de 27,05 milliards.

Produit d'une hausse de 1 centime

Le produit d'une hausse de la TICPE de 1 centime par litre de carburant automobile est donc de 77 millions d'euros (essence) + 194 millions d'euros (gazole), soit un total de 271 millions par an. Si on considère les carburants consommés par tous les véhicules routiers, une hausse de 1 centime de la TICPE par litre rapporte 504 millions d'euros.

La TICPE étant soumise à la TVA, le rapport pour l'Etat est alors de 604 millions d'euros par an. La FNAUT avait avancé le chiffre de 600 millions d'euros (FNAUT Infos 208), soit 6 milliards en 10 ans.

Augmenter la TICPE de 1 centime par litre de carburant routier pendant une seule année permettrait de financer le 4ème appel à projets de mobilité urbaine durable que réclame la FNAUT, le GART et l'UTP, ou environ 25 km de ligne à grande vitesse, ou l'intégralité du projet de VFCEA (FNAUT Infos 153, 179).

L'évolution du prix des carburants automobiles

(Pixabay)

Dans une étude réalisée en 2007 à la demande de la FNAUT, l'économiste Jean-Marie Beauvais a montré que, contrairement à une idée très répandue au sein du grand public (et de la classe politique), le prix des carburants automobiles a pesé de moins en moins sur les budgets des ménages au cours de la période 1970-2005 : si on rapporte ce prix au pouvoir d'achat des ménages, il a diminué, en gros, de moitié (FNAUT Infos 156, 158 et 173).

Jean-Marie Beauvais a actualisé cette étude, les diagrammes ci-contre concernent la période 1990-2016.

Le diagramme 1 illustre l'évolution du prix du litre de gazole, du litre d'essence et du prix moyen des carburants pondéré par les volumes vendus, en euros courants : c'est celui que l'automobiliste acquitte à la pompe et garde en mémoire. La baisse récente, depuis 2012, est respectivement de 21, 17 et 20 %, elle s'explique essentiellement par la baisse du prix du baril de pétrole d'environ 100 à 50 dollars.

Le diagramme 2 montre l'évolution du prix moyen en euros courants puis constants, après correction de l'inflation : la baisse récente est d'environ 21 %.

Le diagramme 3 donne le prix moyen du carburant nécessaire pour parcourir 100 km, il tient compte de la baisse régulière de la consommation des véhicules : la baisse est de 25 %.

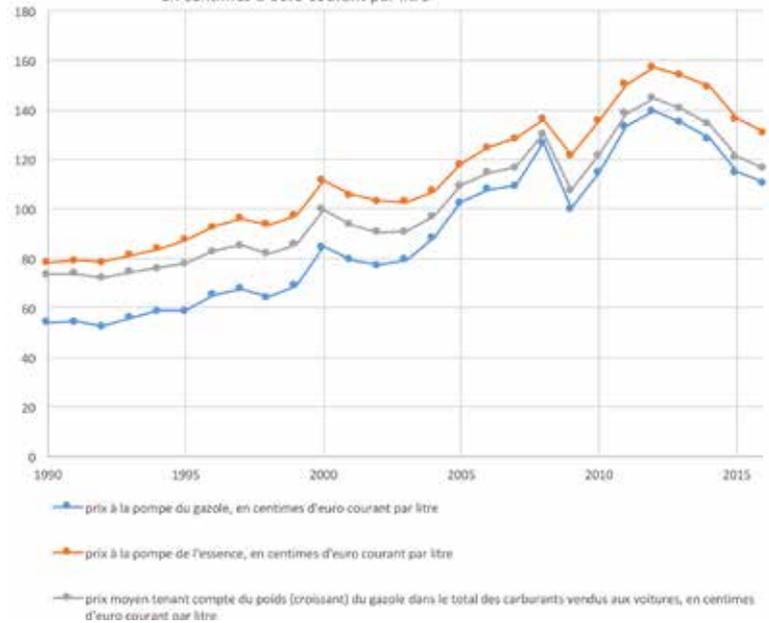
Enfin, le diagramme 4 ci-dessous corrige le précédent en rapportant le prix moyen non plus à l'indice des prix mais au SMIC horaire : la baisse est de 26 %.

On voit que le prix réel des carburants automobiles a nettement baissé depuis 2012 malgré la hausse des taxes (TICPE). Dans ces conditions, une forte hausse des taxes est supportable par l'automobiliste, même modeste.

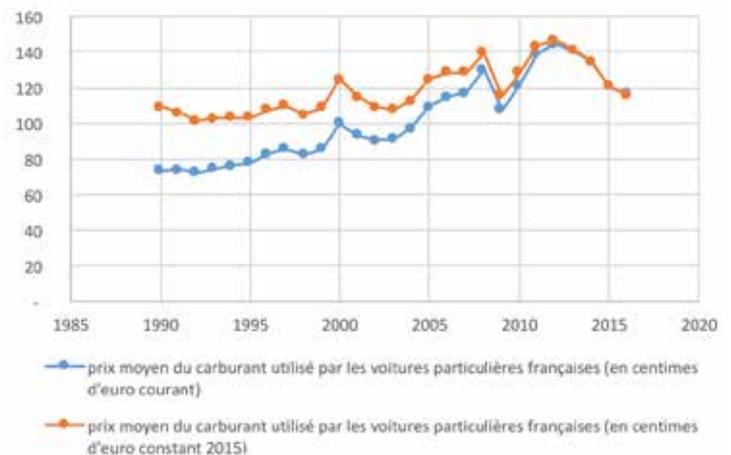
Fin 2017, les prix à la pompe sont respectivement de 1,20 (dont 0,70 de taxe) et 1,34 euro. En 2017, la hausse de la TICPE sur le gazole et l'essence a été respectivement de 3,26 centimes et 1 centime ; en 2018 et les 3 années suivantes, la TICPE sur le gazole augmentera de 2,6 centimes. La différence de taxation entre les deux carburants disparaîtra en 2021, mais la baisse des prix depuis 2012 - 29 centimes pour le gazole et 26,3 centimes pour l'essence (en monnaie courante) - ne sera pas compensée.

Une hausse plus significative des taxes aurait permis de freiner l'usage de la voiture et de dégager les moyens d'investir massivement dans le secteur des transports urbains et ferroviaires, d'étoffer l'offre et de faciliter une reprise de la dette ferroviaire.

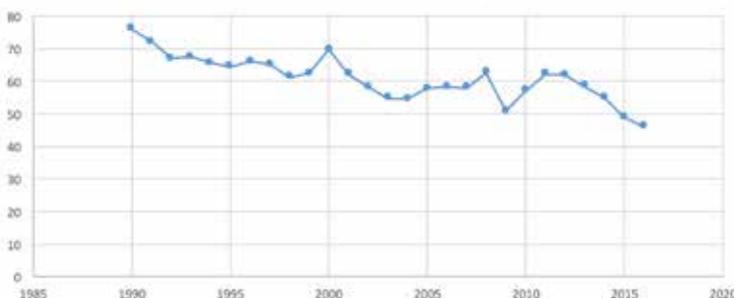
1 Prix du carburant automobile à la pompe, en centimes d'euro courant par litre



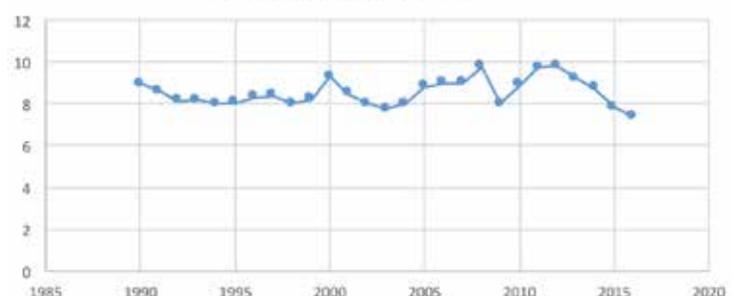
2 Prix moyen du carburant automobile, en centimes d'euro courant et constant par litre



4 prix moyen du carburant automobile par 100 km parcouru, en minutes de travail d'un travailleur payé au SMIC



3 prix moyen du carburant automobile par km parcouru, en centimes d'euro constant



Démocratisation du transport ferroviaire : comment améliorer la prise en considération de la voix des usagers ?

Usagers en gare de Besançon-Viotte (MD)

Dans le cadre des Assises de la mobilité et dans la perspective d'une prochaine loi d'orientation sur les mobilités, la FNAUT souhaite que le secteur du transport ferroviaire se démocratise et prenne mieux en considération le point de vue des voyageurs.

Plusieurs secteurs de services publics offrent des dispositifs de consultation réelle et de participation des usagers. Les représentants des usagers des hôpitaux et des Centres Régionaux des Œuvres Universitaires et Scolaires (CROUS) ont un réel pouvoir décisionnaire. Quant au processus de consultation sur la stratégie nationale de santé, plus concret que les Assises de la mobilité, il vise à « réaffirmer le rôle des usagers comme acteurs de leur parcours santé et associer les citoyens à la gouvernance du système de santé ».

Par comparaison, le secteur ferroviaire souffre d'un retard démocratique évident, qu'il s'agisse des instances permettant la représentation des utilisateurs ou des processus de décisions. L'absence de lieux d'information et de débat induit une absence de dialogue.

La participation des voyageurs aux décisions relatives aux services ferroviaires

1. Renforcer la représentation des voyageurs dans la gouvernance des trois Établissements Publics Industriels et Commerciaux (EPIC) SNCF

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a fait évoluer la représentation des consommateurs et usagers.

Dans le système antérieur, un représentant des voyageurs (consommateurs) et un représentant des chargeurs (usagers) étaient membres de chacun des conseils d'administration (CA) de la SNCF et de RFF.

La loi limite dorénavant cette représentation des utilisateurs du train à un membre du CA de SNCF Mobilités et un membre de celui de SNCF Réseau.

Or les problèmes des voyageurs et des chargeurs doivent pouvoir être portés dans chacun des CA de SNCF Mobilités et Réseau (la FNAUT est représentée efficacement au premier par Marc Debrincat ; Jean Lenoir, qui la représentait au second, a été évincé, malgré sa compétence, au profit de... France Nature Environnement).

D'autre part, il n'y a pas de représentants des consommateurs ou des usagers au CA de la SNCF (EPIC dit « de tête ») : un représentant des voyageurs et un représentant des chargeurs doivent y siéger.

2. Créer des comités de dessertes nationales et internationales TGV

Il n'existe pas de représentation des parties prenantes en ce qui concerne la consistance de l'offre TGV (lignes, fréquences, horaires, gares dessertes, correspondances, qualité de service).

Ces comités seraient compétents pour les dessertes TGV concernant plusieurs régions, par bassins de dessertes cohérents géographiquement (par exemple les dessertes IDF-Pays de la Loire/Bretagne). D'autres comités pourraient concerner les liaisons internationales. Ces comités seraient compétents sur le choix des matériels roulants.

Les comités pourraient réunir des représentants de l'État, des collectivités régionales concernées, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités, des intérêts économiques et des voyageurs. Leur pertinence serait renforcée après l'ouverture à la concurrence des services nationaux par open access ou allotissement.

3. Créer des comités de suivi de l'activité des délégués de services ferroviaires (TET et TER)

La convention d'exploitation des Trains d'Équilibre du Territoire (TET) 2016-2020 ne prévoit aucun comité associant les représentants des voyageurs ; par ailleurs les comités de lignes pour les TER sont facultatifs (article 22 de la LOTI, loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs).

Un comité de suivi compétent par groupes de lignes cohérents géographiquement doit être créé pour tous les services concédés par une autorité organisatrice (AO) (l'État pour les TET, les Régions pour les TER).

Ces comités pourraient réunir des représentants de l'État, de l'AO, des collectivités locales concernées, de SNCF Réseau, des entreprises ferroviaires déléguées, des intérêts économiques et des voyageurs. Leur objet porterait sur la politique de desserte, la qualité de service, les correspondances, l'articulation entre les dessertes TET transférées aux Régions et les dessertes TER, le choix des matériels roulants, la définition des appels d'offres et l'évaluation du rapport d'exécution des délégués.

Plus largement, des comités de suivi doivent être mis en place pour l'ensemble des services de mobilité organisés par une AO et exécutés sous forme contractuelle ou sous forme de région (services de transport urbain quel que soit le mode, transport régional par autocar, services de navigation, services aériens).

4. Étendre la consultation sur la création ou la suppression de services nationaux et internationaux aux associations de voyageurs

La création ou la suppression par SNCF Mobilités de la desserte d'un itinéraire par un service de transport d'intérêt national ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service national ou international est soumise pour avis aux départements et communes concernés (article L. 2121-2 du code des transports). Cette consultation doit être étendue à la principale fédération nationale d'associations d'usagers des transports.

5. Créer des comités de Pôles d'Échanges Multimodaux et de gares

La gouvernance des gares repose sur les Instances Régionales de Concertation (IRC) des gares, prévues par l'article 14 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national. Les IRC ne concernent que les grandes gares « d'intérêt national » et ne prévoient la participation des représentants des voyageurs que de manière optionnelle.

Or il est véritablement nécessaire de mettre en place une instance de gouvernance des gares et des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), d'autant que l'ouverture à la concurrence va faire émerger d'autres opérateurs ferroviaires que l'opérateur historique : il faut inventer l'instance où tous seront présents autour de la table.

Cette instance doit concerner d'abord le PEM que les IRC actuels et inclure des gares de villes moyennes. Elle doit associer toutes les parties prenantes impliquées et systématiser la représentation des voyageurs.

Son champ doit être plus large que celui des IRC et porter sur la gouvernance des infrastructures mais aussi sur la coordination des services, l'articulation des modes et l'intermodalité.

6. Dynamiser le Haut Comité du système de transport ferroviaire

Ce comité a été mis en place par la loi du 4 août 2014 et peut être consulté sur les questions stratégiques du système de transport ferroviaire national (la FNAUT y est présente). Sa compétence porte à la fois sur les services et sur le réseau, dans une logique intermodale.

Il doit être réuni plus régulièrement et son rôle de concertation et d'orientation doit être renforcé. Selon le code des transports, le schéma national des infrastructures de transport et le schéma national des services de transport doivent lui être soumis.

La participation des voyageurs aux décisions relatives au réseau ferroviaire

● La consultation préalable à l'arrêt du trafic pour les services régionaux

Qu'il s'agisse de fermeture par choix (transfert sur route) ou par contrainte (imposée par SNCF Réseau pour raison technique), une procédure préalable à l'arrêt du trafic doit s'imposer aux autorités organisatrices concernées et à SNCF Réseau : analyse du trafic, étude de repreneurs éventuels de l'exploitation, conditions du report de la desserte sur autocar, calendrier d'information en amont sur l'arrêt du trafic.

● La refonte de la procédure de fermeture administrative et de déclassement

1. Motivation des décisions de fermeture et de déclassement

Il convient d'imposer une justification des décisions de fermeture et de déclassement au regard de l'importance des enjeux (irréversibilité). Cette proposition est modeste puisque la motivation est déjà présente à travers le contenu du dossier qui expose les raisons de la fermeture ou du déclassement. Imposer une motivation synthétique des décisions favorisera l'acceptabilité sociale de ces décisions.

2. Précision réglementaire du contenu du dossier de fermeture d'une section du réseau ferré national (RFN)

SNCF Réseau présente déjà des dossiers aux Régions, parfois très complets mais de qualité variable. En cas de contestation contentieuse des fermetures ou déclassements, cela crée en outre une incertitude juridique.

Il convient donc de préciser les éléments que doivent contenir ces dossiers : lien de la section avec le réseau, potentiel de trafic fret et voyageurs, pertinence sociale, économique et énergétique.

3. Évaluation du potentiel de trafic par un cabinet indépendant

Déjà réalisée pour les principaux dossiers de fermetures, elle devrait être étudiée avant la décision de SNCF Réseau d'engager la procédure de fermeture-déclassement. Mais on ne peut pas se contenter d'une évaluation faite par SNCF Réseau après avoir déjà décidé d'engager la fermeture et le déclassement. Cette évaluation doit être réalisée par un cabinet indépendant de SNCF Réseau en amont de la décision.

4. Consultation des associations de consommateurs et d'usagers

La FNAUT et, le cas échéant, les fédérations agréées de consommateurs, doivent être consultées afin que leur avis puisse être transmis aux conseils régionaux et au CA de SNCF Réseau avant décision sur la fermeture et le déclassement. Cette pratique est déjà mise en œuvre, et

il s'agit simplement de la pérenniser et de la sécuriser réglementairement.

5. Avis conforme de la Région

Il s'agit de permettre aux Régions de s'opposer à la fermeture et/ou au déclassement, en cas d'avis défavorable (qui devient une forme de droit de veto, le cas échéant limité à une durée déterminée, par exemple 10 ans). Une fois de plus, il ne s'agit que d'intégrer dans le droit la pratique de SNCF Réseau qui, à de très rares exceptions près, suit systématiquement l'avis des Régions, même quand il est défavorable. Le régime des avis conformes existe déjà dans le secteur ferroviaire (voir l'ARAFER sur les péages ferroviaires).

6. Soumission à enquête publique

Le public doit pouvoir s'exprimer, ce qui limite ensuite la contestation.

La plus modeste modification d'un plan local d'urbanisme, et même la vente d'un simple chemin rural, est soumise à enquête publique : on voit mal pourquoi le déclassement et la cession d'une ligne du réseau ferré national ne le seraient pas. Le nombre d'enquêtes serait très faible (10 à 20 par an sur un total de 5 500 enquêtes publiques en 2016).

7. Interdiction d'un déclassement si le potentiel de la ligne est estimé supérieur à 1000 voyageurs/jour

Il s'agit de créer un encadrement de la procédure au fond, et de réduire le pouvoir discrétionnaire de SNCF Réseau de déclasser des lignes du RFN à fort potentiel de trafic. Le seuil proposé peut évidemment être discuté.

8. Publication des contrats de transferts de gestion

Le plus souvent, les fermetures ne sont plus suivies de déclassements et ventes, mais d'autorisations d'occupation temporaire ou de contrats de transferts de gestion (aux départements) pour l'exploitation d'une voie verte. Ces décisions doivent être publiées au Bulletin Officiel de SNCF Réseau, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Le financement des associations de consommateurs

1. Les associations de consommateurs sont les organismes en qui les Français ont le plus confiance

Chaque année, un sondage atteste un haut niveau de confiance dans les associations de consommateurs agréées. Le dernier Baromètre de la confiance (sondage TNS, octobre 2017) indique que « dans une société de défiance, une majorité de Français font confiance aux associations et fondations ».

Cette confiance est pleinement justifiée. Les 15 associations agréées de consommateurs - la FNAUT est l'une d'elles - informent et défendent, individuellement ou

collectivement, les consommateurs. Leur présence est requise dans de nombreuses instances, où elles défendent les intérêts des consommateurs face aux professionnels.

Elles sont consultées sur des projets de politiques publiques. Elles peuvent désormais engager des actions de groupe, une responsabilité nouvelle dont l'exercice est potentiellement lourd et coûteux. Enfin, elles mènent, de leur propre initiative, des actions politiques, juridiques et économiques visant à défendre les consommateurs. Leur expertise est reconnue par les pouvoirs publics et les consommateurs.



2. La FNAUT propose deux mécanismes de financement des associations

Les associations sont soumises à une obligation d'indépendance : le code de la consommation leur interdit tout financement provenant d'entreprises.

Or les subventions octroyées par le ministère de l'économie diminuent d'année en année. De ce fait, elles peinent à maintenir leur capacité de conseil et d'intervention dans un contexte d'émergence de nouveaux services et de foisonnement des offres alors même qu'on attend d'elles une expertise de plus en plus vaste et exigeante. Des ressources spécifiques leur sont donc indispensables.

La FNAUT propose qu'elles bénéficient tout d'abord du montant des sanctions financières prononcées par l'Autorité de la concurrence, puisqu'elles s'attachent, notamment, à faire respecter les règles relatives à la loyauté des pratiques commerciales des entreprises et à dénoncer les pratiques anticoncurrentielles.

Sur le modèle des mécanismes de financement du dialogue social en entreprise, la FNAUT propose aussi qu'une très faible part du montant de la masse salariale affectée par l'opérateur à la réalisation du service, dans le cadre d'un contrat ou d'une régie, soit affecté aux associations d'usagers compétentes dans le ressort des services concernés.

Cette disposition couvrirait les services ferroviaires, régionaux et urbains. Ce financement serait consacré à la participation aux comités d'usagers, à la transmission des plaintes et à un rapport d'analyse de la qualité des services.

SNCF Mobilités : une stratégie ferroviaire décliniste

Car TER en Lorraine (MD)

Selon une déclaration du président de SNCF Mobilités lors du récent congrès de la FNTV, « la SNCF a l'ambition que le car TER soit meilleur que ce que le train peut faire ». Cette déclaration a suscité l'incompréhension de la FNAUT, qui demande un recentrage de l'exploitant sur son métier de base : faire circuler des trains.

Train ou autocar ? Régression du service public

TER : train et car sont nécessaires et complémentaires

Les vocations des deux techniques sont complémentaires : le train, avec un bon rapport qualité/prix, doit desservir les lignes ferroviaires intéressantes, qui ne se limitent pas à quelques lignes à grand trafic. Le car doit le compléter dans les zones de faible densité de population ou dépourvues de voie ferrée, et non le concurrencer ou le remplacer.

Le train doit être mieux exploité avant tout transfert sur route

Le train régional est bien mieux exploité par les opérateurs étrangers qu'il ne l'est en France, y compris sur des lignes à faible trafic. Pourquoi SNCF Mobilités ignore-t-elle leurs méthodes ? Transférer le service ferroviaire sur route est prématuré, c'est faire l'inverse de ce que souhaitent les usagers du TER, qui protestent dans toutes les régions françaises contre cette politique défaitiste et décliniste.

Le car est utilisé à contresens

Pour réaliser des économies apparentes, au lieu de chercher à contenir la dérive de ses coûts de production, la SNCF remplace souvent les trains TER par des cars aux heures creuses. Or, une fois le train acheté, son coût marginal d'utilisation est faible : le train doit donc être utilisé toute la journée, pour capter un maximum de clientèle. C'est en heure de pointe que le car est utile : il permet de vraies économies en évitant un sur-investissement en matériel ferroviaire (voire l'étude récente du CEREMA dans FNAUT Infos 257).

Une stratégie incompréhensible

Le projet d'entreprise de SNCF Mobilités, baptisé pompeusement « Excellence 2020 », propose une diversification des activités de la SNCF, mais oublie le sujet principal : le ferroviaire national ! Pendant ce temps, les cars Ouibus (filiale de la SNCF) sont déficitaires et, de plus, concurrencent les TGV et les trains Intercités. Quant aux services de covoiturage IDVROOM, ils concurrencent les trains TER (FNAUT Infos 259).

La SNCF se trompe de métier et ferait mieux de s'exprimer sur le développement du rail. La FNAUT demande que les Assises de la Mobilité débouchent sur un recentrage de SNCF Mobilités sur ses activités ferroviaires, dans l'intérêt des voyageurs et de la

collectivité et, pour l'exploitation des TER et Intercités, sur sa mise en concurrence avec d'autres opérateurs réellement motivés par le développement du rail.

Auto/train : on ferme !

Après sa volonté affichée «... que le car TER soit meilleur que ce que le train peut faire », la SNCF a annoncé un nouvel abandon du rail : la fermeture de 7 de ses terminaux auto/train sur 12 et son alliance avec des transporteurs routiers pour acheminer les voitures.

La SNCF abandonne ainsi les terminaux de Bordeaux, Biarritz, Brive, Toulouse, Narbonne, Lyon et Briançon pour ne conserver que ceux du sud-est : Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus-Saint-Raphaël et Nice.

Les voitures auparavant acheminées par train de nuit seront conduites par un chauffeur ou transportées par camion. De nouvelles villes pourront certes être desservies, mais les nouveaux acheminements seront plus lents ou beaucoup plus chers que par le train.

Confortable et sûr pour le voyageur, l'auto/train doit être encouragé car il respecte l'environnement. Il contribue aussi à l'aménagement du territoire grâce aux parcours terminaux permis par la voiture, et encourage les séjours de longue durée (qui rentabilisent le transport de la voiture).

Or, dans la nouvelle organisation, le transport des motos, vélos, planches à voile... est exclu, ce qui pénalise les déplacements touristiques. A ce titre, l'abandon de la desserte du Sud-Ouest Atlantique, des Pyrénées et des Alpes est particulièrement absurde.

Les dessertes auto/train supprimées le sont pour cause de déficit d'exploitation mais cet argument n'est pas admissible : quand les autocars Ouibus qui concurrencent directement le train affichent un déficit de 45 millions d'euros (chiffre 2016), la SNCF les maintient ou les développe !

La route et le rail : deux poids et deux mesures ! Cette politique malthusienne de désengagement du ferroviaire hors quelques axes à grand trafic, assortie de la volonté de transferts sur route sans amélioration de la performance du système ferroviaire sur les petites lignes, doit être condamnée. La FNAUT demande au gouvernement de fixer clairement ses orientations de sa politique de transport et de recentrer la SNCF sur son métier de base. Route et rail performant doivent être complémentaires et non concurrents.

Les arrêts du TGV

Selon Elisabeth Borne, ministre des Transports, « on ne dessert pas Brive avec un A 380 ». Certes la desserte de l'aéroport de Brive ne nécessite pas le recours à des avions de grande capacité, mais faut-il en déduire, comme le proposait déjà la Cour des comptes (FNAUT Infos 237), qu'il faut réduire le nombre des gares desservies par TGV ? Ne mélangeons pas les problèmes.

Le nombre des gares desservies par le TGV (230 environ) doit être maintenu dans l'intérêt des voyageurs, de la SNCF et de la collectivité ; il est justifié et constitue un atout du TGV qui doit être valorisé.

Le nombre des gares desservies par le TGV n'est pas extravagant

Si on enlève les gares dont la desserte, très appréciée des voyageurs, est saisonnière (stations balnéaires ou de sports d'hiver) et celles qui sont situées dans les pays limitrophes (environ 40), on constate que le nombre des gares desservies par le TGV est très voisin de celui (150) des gares desservies par l'ICE en Allemagne, pays dont la superficie n'est égale qu'aux deux-tiers de celle de la France.

Les arrêts actuels sont indispensables aux voyageurs

Les arrêts sur les LGV sont très peu nombreux et la FNAUT est défavorable à leur augmentation éventuelle : elle est ainsi fermement opposée à la création d'une gare nouvelle à Allan-Montélimar (FNAUT Infos 212).

Les arrêts sur lignes classiques sont commercialement justifiés et doivent être maintenus. C'est le cas, en particulier, des arrêts sur les parcours terminaux des relations Paris-province.

Les arrêts sur lignes classiques sont un atout économique pour la SNCF

La suppression d'arrêts sur les lignes classiques serait une erreur grave, l'allongement des temps de parcours qu'ils impliquent est marginal. Il faut au contraire créer quelques arrêts supplémentaires et améliorer les correspondances avec les TER afin de renforcer la fréquentation du TGV.

Le TGV ne doit pas être un « avion sur rail » ignorant les territoires

Le TGV est un outil d'aménagement du territoire, il ne doit pas desservir seulement les métropoles. Il permet une bonne diffusion de l'effet TGV et contribue à l'attractivité économique de toutes les villes desservies, qui doivent être appréciées **au cas par cas**.

Le « modèle économique du TGV » est un faux problème : une meilleure rentabilité du TGV passe par une réduction du montant des péages ferroviaires, une stratégie cohérente de SNCF Mobilités (les cars Ouibus concurrencent frontalement le TGV) et une maîtrise de ses coûts de production.

Brèves

Propos obscurs

Lors de sa visite en vallée de l'Arve le 29 septembre 2017, **Nicolas Hulot**, ministre de la transition écologique et solidaire, a déclaré que la liaison transalpine Lyon-Turin se ferait bien, « dans une version économique et écologique excessivement sobre, et tout cela assorti d'alternatives aux routiers ».

Pas de tunnels en Suisse ?

Selon **Eric Piolle**, maire EELV de Grenoble, « à l'image de ce qui est mis en place en Suisse, il est possible et raisonnable d'opérer un report modal massif des marchandises sur le rail, en mobilisant divers outils et en optimisant l'usage des infrastructures historiques avant de se lancer dans une politique de creusement de nouveaux tunnels et de nouvelles galeries ».

Bêtisier

Jean-Louis Borloo, ancien ministre de l'environnement, tombe dans le lyrisme irresponsable : « le canal Seine-Nord, c'est la vie, c'est l'emploi ». 25 000 emplois sur des plateformes multimodales qui ne sont pas financées ?

Censure

Soumis aux sites écologistes reporterre.fr puis carfree.fr, notre article dénonçant l'incohérence et l'irresponsabilité des opposants à la LGV Bordeaux-Toulouse/Dax, qui ont obtenu l'annulation - qu'on espère provisoire - de la déclaration d'utilité publique des travaux de modernisation prévus sur la ligne classique Bordeaux-Toulouse au sud de Bordeaux (FNAUT Infos 258 page 6), a été censuré.

Canal et sécheresse

Comme le confirment les sécheresses récurrentes de ces dernières années, la région Hauts de France pourrait, d'ici quelques décennies, manquer régulièrement d'eau pour les besoins quotidiens de la population, l'agriculture et l'irrigation des zones humides indispensables au maintien de la biodiversité. Les mesures récentes de restriction d'eau imposées par la préfecture constituent à ce titre un sérieux avertissement.

Pendant ce temps, les élus réclament un canal dont le remplissage nécessiterait 20 millions de m³ d'eau à prélever notamment dans l'Aisne et l'Oise, sans compter les grands réservoirs destinés à y maintenir un niveau suffisant. Comment faire sans aggraver les déséquilibres hydrologiques ? Pourquoi ne pas favoriser l'alternative ferroviaire qui s'affranchit de toutes ces contraintes ?

Didier Grimault

Train métrique

Selon un journaliste de La Dépêche du Midi, le train à voie métrique Castres-Murat faisait 1 m de largeur. Sans doute a-t-il disparu faute de capacité.

BIEN DIT

**Guillaume Sainteny, professeur d'économie à AgroParisTech**

« On a longtemps cru que, pour fluidifier le trafic, il fallait construire de nouvelles routes, des rocade... Or diverses études conduites à l'étranger (Corée, USA...), montrent que si l'on supprime des voies rapides urbaines, il y a **évaporation du trafic**, une part se reporte sur la marche, le vélo, le transport collectif et une autre part du trafic disparaît ! C'est probablement cette hypothèse que la maire de Paris veut vérifier, voire cette politique qu'elle cherche à mettre en œuvre ».

« Un pays qui adopte une **écofiscalité de rendement**, additionnant les écotaxes à taux modéré sur des assiettes larges, en tire des montants importants mais peu incitatifs. À l'inverse, de rares écotaxes à visée spécifiquement incitative, assises sur des bases étroites à des taux très élevés, rapporteront moins mais seront plus efficaces. Malheureusement la France a une fiscalité de rendement, qui rapporte peu en raison des exonérations ou taux réduits. Nous perdons sur les deux tableaux... »

« Quasiment tous les économistes considèrent que le **peage urbain** est le bon instrument de taxation ciblée des externalités intra-urbaines émises par le véhicule thermique. Il est vrai qu'il tend à pénaliser les personnes qui vivent en périurbain et travaillent en ville. D'où l'urgence de la limitation de l'étalement urbain et de l'amélioration des transports collectifs périurbains ».

« Il est possible d'avoir une **fiscalité écologique dont les effets sociaux sont neutralisés**. Partout en Europe, les combustibles, qui représentent une part plus importante des dépenses des ménages modestes, sont moins taxés que les carburants. En revanche, il existe des substituts, au moins partiels, à l'usage de la voiture thermique, et les catégories populaires sont beaucoup moins motorisées. La taxation du carburant touche donc davantage les catégories moyennes que modestes ».

« Les **inégalités écologiques** sont plus importantes que les inégalités économiques. Les personnes défavorisées vivent dans des zones plus polluées que les autres... La fiscalité écologique, si elle permet d'agir sur ces problèmes, participera donc à l'amélioration de leur qualité de vie ».

« On peut gommer les **éventuels effets sociaux d'une écotaxe** en l'atténuant pour les catégories défavorisées. Ou en taxant un produit au même taux pour tous mais en aidant les ménages situés en dessous d'un certain seuil de revenus : **l'effet social est identique, mais le signal prix est conservé** ».

« Vive la route, vive la République »



Tel est le titre de l'ouvrage que **Mathieu Flonneau**, universitaire parisien connu pour ses positions pro-routières très affirmées (FNAUT Infos 226), et **Jean-Pierre Orfeuil**, autre universitaire parisien autrefois très critique de la place excessive accordée à l'automobile en ville, viennent de publier.

Mathieu Flonneau (La Vie du Rail du 29-09-2017) tient des propos très politiquement corrects : « je ne défends pas à tout prix l'automobile en ville ou l'autosolisme... chaque mode de déplacement a sa pertinence... il est légitime de soumettre la route à une écotaxe... il ne faut pas faire de la voiture électrique un fétiche ».

Mais son idéologie pro-routière, très éloignée du pragmatisme dont il fait l'éloge, reprend vite le dessus : « **L'automobilisme est un humanisme**. Georges Pompidou a été qualifié bien légèrement de bétonneur alors que c'était un humaniste... L'environnementalisme et, plus encore, une écologie politique sélective dans ses accusations ont depuis plusieurs décennies invalidé le mode routier : une position extrêmement réductrice qui ne tient pas compte d'une bonne part de la réalité... On a beaucoup pêché par idéologie, mais la diabolisation de la route (« un archaïsme lourd et énergivore ») est allée trop loin... Une nouvelle donne, voire une révolution, se préparent. La culture routière avait été archaïsée. Or elle revient, portée par d'autres logiques sociales et politiques et un souci indispensable d'équilibre du territoire... Il y avait un risque de fracture territoriale... L'automobile demeure une potentialité d'autonomie inégalable, d'universalisme inclusif ».

Ce verbiage creux (« des cultures plurielles peuvent se juxtaposer ») n'apporte pas grand chose à la réflexion sur la politique des transports. Personne ne propose de « mettre des tramways ou des TGV partout » ou de supprimer les routes ! Et il est ridicule de dénoncer « des effets d'aubaine illusoire (Vélib) », « l'hédonisme cycliste » ou « la désinvolture partisane » qui conduit à réserver les voies sur berges de Paris « aux touristes en goguette ».

Pas un mot sur le caractère contre-productif des investissements routiers, sur le sous-développement des transports urbains et ferroviaires, sur l'inéquité de la concurrence entre la route et le transport public. Aucune proposition concrète sinon le retour en arrière préconisé par le lobby de la route : on attendait mieux d'universitaires censés penser et préparer l'avenir.

Jean Sivardière

Lettre ouverte de la FNAUT au Premier ministre (2-11-2017)

(MD)

Monsieur le Premier ministre, les constats quotidiens des usagers nous font craindre une baisse accélérée des services rendus par la SNCF.

La dégradation de l'offre

Nous constatons des fermetures de lignes, des ralentissements inopinés, des réductions de services persistantes sur le TGV à périmètre de réseau constant, sur les Intercités et certains TER, causées par une dérive catastrophique des coûts, sur le fret, ainsi que la fermeture brutale de 7 terminaux auto/train.

A ces réductions s'ajoutent une baisse de la qualité de service concernant l'information et la vente, la gestion des correspondances, l'explication de la tarification, une politique anti fraude qui pénalise les voyageurs honnêtes, des déteintes horaires excessives, des retards et des suppressions de trains...

La stratégie de la SNCF

Les évolutions annoncées par SNCF Mobilités sont encore plus inquiétantes.

« Excellence 2020 » traite des activités à l'étranger, du transport régional quotidien, des transports routiers complémentaires, des services porte à porte, de l'apport du numérique, tous services importants, mais oublie le sujet principal : le ferroviaire national !

Le récent projet « Grande vitesse 2020 » présente des aspects positifs. Mais l'augmentation prévue du trafic, essentiellement liée à la mise en service récente de trois LGV et à la part croissante de marché du low cost, est limitée à quelques grandes villes sur quelques axes radiaux ; le silence est de mise sur les autres relations qui se dégradent.

La valorisation du réseau classique voulue par le gouvernement ne peut se limiter au TER : elle doit inclure les TGV et les Intercités qui sont de plus en plus utilisés dans la vie quotidienne. Or certains projets de suppression de ces derniers sont inadmissibles, et SNCF Mobilités s'attache à développer les activités routières qui concurrencent le train avec Ouibus, malgré son déficit, ou le covoiturage avec IDVROOM.

La spirale de régression

Lors de la signature, fin 2010, de la première convention des trains d'équilibre du territoire, 5 relations atteignaient l'équilibre d'exploitation. Aujourd'hui, il n'y en a plus aucune et le déficit augmente malgré la suppression continue de circulations.

SNCF Mobilités, depuis au moins 5 ans, supprime aussi des circulations TGV. Des relations telles que Paris-Nice sont annoncées déficitaires. Ce n'est donc pas le modèle économique du TGV - la seule activité rentable - qui est en cause, mais bien celui de la SNCF !

La hausse des péages constitue un des facteurs de dégradation des résultats. Mais la Cour des comptes a également mentionné une forte dérive des charges de SNCF Mobilités.

Ces « signaux » sont donc en totale opposition avec les attentes des usagers, mais aussi du gouvernement comme le traduit le lancement des Assises de la mobilité, mobilité dans laquelle un transport ferroviaire performant doit avoir toute sa place.

La modernisation des infrastructures nationales prend du retard. Il en est de même des infrastructures régionales compte tenu des difficultés de financement des contrats de plan Etat-Régions. La liste des lignes « vétustes » s'allonge.

Les Régions, avec leurs contraintes budgétaires propres, demandent à la SNCF de réaliser des économies, ce à quoi l'entreprise répond par des réductions de service... solution de facilité, mais à court terme seulement, alors que le redressement passe nécessairement par une amélioration des recettes, donc de la qualité de l'offre - essentiellement basée sur la ponctualité et la fréquence - et sur la réduction des coûts.

Ces incertitudes sclérosent toutes les actions de modernisation pourtant indispensables. La SNCF va devoir engager une réforme profonde de sa gestion et améliorer sa performance.

Un changement de cap urgent

Il est nécessaire de procéder impérativement à une rupture de la stratégie actuelle de la SNCF afin de pérenniser, comme chez nos voisins européens, le ferroviaire autrement que sur un seul « noyau dur » très limité de relations.

En parallèle aux gains de productivité assurés par l'industrialisation de la modernisation des infrastructures, un état des lieux prévisionnel des lignes complétant le réseau structurant et des lignes du réseau capillaire doit être établi rapidement. Il doit être complété par un programme chiffré des travaux pour que les financeurs puissent prendre les décisions qui s'imposent dans le cadre de « schémas d'infrastructures » et non dans l'improvisation comme aujourd'hui dans de nombreux cas.

La SNCF devra passer de la « mauvaise productivité » actuelle qui consiste à supprimer les activités les moins rentables pour cause de surcoûts de production notoires à une « bonne productivité » de croissance qui, face aux coûts fixes importants du rail, consiste, comme chez nos voisins européens, à augmenter la production, par

exemple par le cadencement (+ 20 % de trains.km supplémentaires ont été créés à surcoût nul en Suisse).

En d'autres termes, il faudra passer d'une politique qui traite des conséquences des surcoûts à une politique qui en traite les causes autrement qu'en se limitant à l'exploitation d'un petit nombre de relations à grand trafic. En Allemagne, en Suisse, on observe des réouvertures de lignes avec des subventions publiques réduites.

Seule une stratégie de croissance est d'autre part susceptible - à l'image récente d'Air France - de mobiliser les cheminots, très attachés à leur métier, pour faire des efforts d'amélioration de la performance dans une démarche gagnant - gagnant à terme.

Le rôle régalien de l'Etat

En attendant les décisions qui seront prises par l'Etat suite aux Assises de la mobilité et aux propositions de la mission Spinetta pour la SNCF, nous demandons un moratoire immédiat sur les fermetures de lignes et suppressions de services nationaux et régionaux de voyageurs et d'auto/train, raison pour laquelle nous nous adressons aussi aux autorités organisatrices régionales.

D'autre part, il est temps d'appliquer les articles L. 1212-3-1, L. 1212-3-2 et L. 1212-3-3 du code des transports résultant de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire : les schémas de services de transport de voyageurs d'intérêt national doivent être présentés au Parlement. Les Assises de la mobilité ne peuvent en aucun cas justifier un retard de leur présentation.

Le chantier est en cours pour les services Intercités, sous le pilotage de la mission Philizot qui consulte largement les parties prenantes, notamment les Régions et les associations d'usagers.

Nous demandons donc une présentation rapide au Parlement du projet de service des TGV car il est impératif de ne pas se retrouver avec les TGV devant le fait accompli comme cela a été le cas pour les Intercités avec un nombre de relations subsistantes très réduit et exploitées de façon catastrophique.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°260
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

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