



## Les aides publiques au covoiturage

### Nouvelles mobilités

La ministre Elisabeth Borne veut donner la priorité à la modernisation des infrastructures existantes. Et les assises de la mobilité s'attachent à « réfléchir autrement » pour introduire ou substituer des services de transport du quotidien en place des grands projets.

Les « nouvelles mobilités » font l'objet d'un véritable engouement. Mais si elles constituent une diversification utile des transports de masse, elles ne peuvent s'y substituer car elles ne peuvent assurer qu'une part modeste des déplacements.

Par ailleurs leurs entreprises n'ont pas trouvé leur équilibre économique et voient dans les subventions publiques, la défiscalisation, la gratuité de la voirie et des équipements publics, l'allègement des contraintes sociales... la solution à leurs difficultés financières.

Enfin leur intégration nécessaire au système de mobilité sous l'autorité des autorités organisatrices est peu explorée parce qu'elle pose la question des obligations de service public auxquelles ces entreprises sont rétives.

La mobilité n'est pas payée à son vrai coût quels que soient les modes. Elle est donc défiscalisée ou subventionnée.

Rétablir l'équité entre les modes, comparer leurs coûts réels sont des exigences pour permettre des choix politiques éclairés et partagés. De nouvelles ressources financières sont indispensables, à rechercher dans la mise en œuvre des principes utilisateur/payeur et pollueur/payeur.

Dans les ateliers des assises de la mobilité, à aucun moment la consultation des usagers (investissements, appels d'offres, rapports des délégataires) n'a été évoquée. Or les études marketing doivent être complétées par le savoir des usagers. Le financement nécessaire de leurs associations n'est pas davantage envisagé.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

**Le covoiturage s'est beaucoup développé : en 2015, il représentait déjà 1,6 % du trafic automobile en voyageurs x km et 0,9 % en km parcourus. Il est généralement considéré comme utile à la collectivité. Une expertise approfondie, réalisée pour la FNAUT par Bruno Cordier (cabinet ADETEC), amène à nuancer sensiblement cette vision. En 2015, le covoiturage a bénéficié d'environ 200 millions d'euros d'aides publiques, principalement en raison des fraudes fiscales et sociales (43 %) et de l'usage des infrastructures routières (35 %). Le covoiturage de proximité se développe pour l'essentiel au détriment de l'usage de la voiture en solo, mais le covoiturage longue distance, qui se développe surtout au détriment du train, présente un bilan environnemental défavorable.**

### Grandes Régions

La création des « grandes Régions » par la loi du 16 janvier 2015 a été improvisée et traitée dans la confusion, sans vision directrice, sans concertation et sans étude d'impact préalable. Elle a été critiquée sévèrement par la FNAUT (FNAUT Infos 243). Un récent rapport de la Cour des comptes (<https://www.ccomptes.fr/fr/publications/les-finances-publiques-locales-2017>) confirme la justesse de sa réaction. Selon la Cour en effet :

- alors que des économies d'échelle étaient annoncées, la réforme n'a généré jusqu'à présent que des surcoûts (un seul exemple : changer l'habillage des trains TER pour les marquer aux couleurs des Hauts-de-France a coûté la bagatelle de... 10 millions d'euros) ;

- alors qu'elles devaient rivaliser économiquement avec les Länder allemands, les grandes Régions n'ont pas vu leurs moyens financiers augmenter (la Bavière gère un budget supérieur au double du total des budgets des Régions françaises ; ces dernières dépendent à 90 % des dotations de

l'Etat, leur budget total n'atteint pas 1 % du PIB national) ;

- l'objectif de diminuer les inégalités de richesse entre les Régions n'a pas été atteint (l'Île-de-France reste deux fois plus riche que les autres Régions : son PIB est de 54 000 euros par habitant contre 31 000 en Auvergne-Rhône-Alpes) ;

- selon Didier Migaud, président de la Cour, « la réforme territoriale n'a pas remédié à la complexité du paysage institutionnel » ; une couche supplémentaire a même été ajoutée au mille-feuille territorial dans les métropoles d'Aix-Marseille et du Grand Paris.

Le débat sur le découpage pourrait ressurgir : quatre députés alsaciens et deux sénateurs mosellans ont déposé une proposition de loi visant à recréer des régions disparues en 2015 ; si un département souhaitait la renaissance de sa Région d'origine, un référendum serait organisé à l'échelle de la Région dont la reconstitution est demandée.

**Jean Sivardière**

### Sommaire

<b>Dossier - Covoiturage et location de voiture entre particuliers (Bruno Cordier)</b>	<b>pp. 2-6</b>
<b>Le harcèlement sexiste dans les transports publics routiers</b>	<b>pp. 7-8</b>
<b>L'analyse du transport ferroviaire de voyageurs par l'ARAFER</b>	<b>p. 9</b>
<b>Le feroutage</b>	<b>pp. 10-11</b>

# Les aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers

(Nathalie Ortiz, Flickr)

## Le covoiturage et sa part du marché des transports

Partant des données du Conseil général du développement durable, on peut estimer à 14 millions le nombre de trajets effectués en covoiturage longue distance en 2015. Le nombre de conducteurs et passagers mis en relation par Blablacar a été estimé à 11 millions.

Sachant que la longueur moyenne d'un trajet est de 330 km et que le taux moyen d'occupation du véhicule est de 3,2 (1,7 passager payant, 0,5 passager non payant et le conducteur), le trafic correspondant est de 4,6 milliards de voyageurs x km.

Le nombre de covoitureurs domicile-travail a été estimé à 600 000 réguliers et 30 000 occasionnels. La longueur moyenne d'un trajet étant de 35 km, le nombre annuel de jours de travail effectif de 200 et le pourcentage de trajets effectivement covoiturés de 75 %, le trafic annuel est d'environ 190 millions de déplacements et 6,6 milliards de voyageurs x km par an.

Le nombre de covoitureurs réguliers ou occasionnels domicile-études a été estimé à 38 000, la longueur moyenne d'un trajet à 25 km, le nombre annuel d'allers-retours à 150 et le pourcentage de trajets effectivement covoiturés à 75 %. Soit un trafic annuel d'environ 8,6 millions de déplacements et de 213 millions de voyageurs x km. Le trafic annuel pour achats et loisirs a été estimé à 5 millions de déplacements et 100 millions de voyageurs x km par an.

D'où un trafic de covoiturage local de 203 millions de déplacements et 6,9 milliards de voyageurs x km (dont 95 % dus aux déplacements domicile-travail).

Le trafic annuel total de covoiturage est donc d'environ 220 millions de déplacements et 11,5 milliards de voyageurs x km (40 % en trafic longue distance et 60 % en trafic local).

**Chiffré en voyageurs x km**, le covoiturage toutes distances représente :

- 1,2 % du trafic tous modes confondus (1,4 % pour la longue distance et 1,1 % pour les déplacements locaux) ;

- 1,6 % du trafic effectué en voiture (2,4 % pour la longue distance et 1,3 % pour les déplacements locaux) ;

- et 6,5 % du trafic effectué en transport collectif terrestre (4 % pour la longue distance et 11 % pour les déplacements locaux).

Le transport collectif terrestre représente 35 % des voyageurs x km sur longue distance mais seulement 10 % pour les déplacements locaux, d'où la part importante du covoiturage local.

**Chiffré en véhicules x km**, le covoiturage représente 0,9 % du trafic automobile total (1,7 % du trafic longue distance et 0,7 % du trafic local).

Le covoiturage (FNAUT Infos 185 et 229) connaît aujourd'hui un large succès, qu'il s'agisse de déplacements de proximité ou interurbains. Dans quelle mesure ce succès résulte-t-il des aides accordées par les pouvoirs publics à cette nouvelle pratique ?

Une expertise très rigoureuse, suggérée par la FNAUT, financée par l'Association Qualité Mobilité et réalisée en 2016-2017 par Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, a permis de recenser ces aides et d'en obtenir un chiffrage précis.

L'expertise a concerné le covoiturage de longue et courte (moins de 80 km) distances en France métropolitaine, quel que soit le mode de mise en relation du conducteur et du passager (hors du cercle familial et amical). Elle a été étendue (voir page 3) à la location de véhicule entre particuliers via un site internet (Drivy, OuiCar, Deways...). Toutes les aides publiques ont été prises en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, relevant du droit ou de sa non application. Les chiffres cités se rapportent à l'année 2015.

### La fiscalité du covoiturage

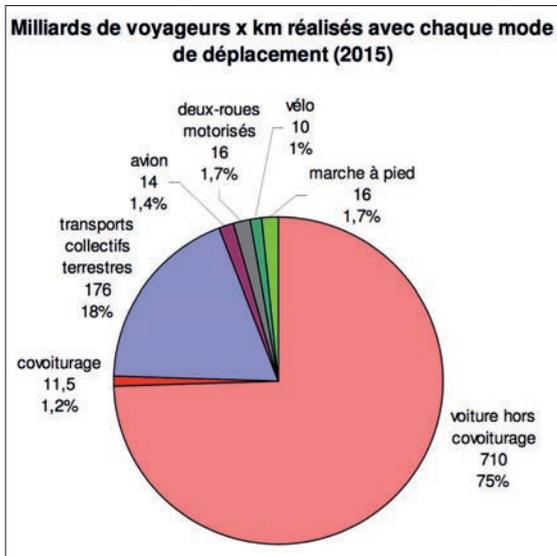
La loi du 17-08-2015 définit le covoiturage comme « utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ».

Sont donc exclus les déplacements professionnels et les activités de taxi.

Selon l'instruction fiscale du 01-09-2016 sur les revenus issus de l'économie collaborative, le covoiturage est exonéré de tout impôt et prélèvement social si le coût acquitté par les passagers et le conducteur, qui doit payer sa part, ne dépasse pas le barème fiscal.

Le coût réel d'usage de la voiture, chiffré par ADETEC à partir de données de l'INSEE et du Ministère de l'Environnement, est en moyenne de 0,34 €/km. Or ce coût est très surévalué par le barème fiscal, avec par exemple 0,568 €/km pour une voiture de 6 CV jusqu'à 5 000 km par an.

L'application autorisée du barème fiscal permet donc au conducteur, sans être imposé, de faire un bénéfice pouvant atteindre 855 €/an pour 5 000 km de trajets en covoiturage avec 3 passagers. Un alignement sur le coût réel rapporterait environ 0,5 million d'euros (M€) à l'Etat et 0,8 à la Sécurité Sociale.



### L'impact de la fraude

Les fraudes constatées lors du covoiturage sont de 4 types :

- dépassement du barème fiscal (manque à gagner pour l'Etat et la Sécurité Sociale évalué à 0,63 M€/an) ;

- covoiturage lors de trajets professionnels (8,1 M€) ;

- rémunération des détours demandés par les passagers (33 000 €) ;

- et surtout majoration des frais réels déduits du revenu imposable pour les déplacements domicile-travail (covoiturage intra et extra-familial) (78 M€).

D'où un manque à gagner de l'ordre de 87 M€, dont 81,5 M€ pour l'Etat et 5,5 M€ pour la Sécurité Sociale.

### Les politiques locales

Les dépenses des collectivités territoriales - Régions, Départements, Autorités Organisatrices de la Mobilité, Pays... - sont d'environ 11,7 M€ par an :

- environ 7 M€ pour les aires de covoiturage (60 % du total) ;

- environ 60 équivalents plein temps, soit 3,5 M€ pour les moyens humains dédiés en interne (30 %) ;

## Synthèse : le montant des aides publiques au covoiturage

Le montant annuel total des aides publiques au covoiturage est donc de 203 M€ (dont 76 % pour le covoiturage local et 24 % pour la longue distance).

Les trois principaux postes sont :

- les fraudes fiscales et sociales (87 M€, 43 % du total) ;
- l'utilisation des infrastructures routières (72 M€, 35 %) ;
- la compensation du manque à gagner du transport public (26 M€, 13 %).

Le coût public du covoiturage est à 52 % à la charge de l'Etat (principalement à travers la fraude fiscale), à 45 % des collectivités locales (principalement à travers l'usage des infrastructures routières). La Sécurité Sociale n'en supporte « que » 3 %.

### et d'autres avantages

Le covoiturage bénéficie par ailleurs de normes réglementaires avantageuses par rapport aux professionnels du transport (transports publics, taxis, VTC, services d'autopartage, loueurs de voitures...). Ces avantages indéniables sont difficilement monétarisables :

- peu ou pas de normes sur le véhicule (sécurité, accessibilité...);
- pas de formation spécifique du conducteur covoitureur ;
- en cas d'accident, prise en charge automatique des passagers au titre de la loi Badinter ;
- pas de contrainte de service public ;
- pas d'indemnisation obligatoire des passagers en cas d'annulation ;
- pas d'obligation de déclarer les émissions de CO2 et de communiquer publiquement les données du trafic.

## La location de voiture entre particuliers

Cette activité ne bénéficie d'aucune exonération fiscale ou sociale. Le montant annuel des aides publiques n'est que de 5,8 M€, imputables exclusivement à la fraude : la non-déclaration des revenus et la quasi-inexistence de contrôles coûtent 1,8 M€ à l'Etat et 4 M€ à la Sécurité Sociale. En 2019, les plateformes devront déclarer les revenus perçus, la fraude sera bien plus difficile.

La location de véhicule entre particuliers se fait quasiment toujours à un coût (20 à 25 centimes/km) inférieur au coût réel. On peut alors admettre que les recettes fiscales et sociales (1,9 M€ par an, dont 0,6 pour l'Etat et 1,3 pour la Sécurité Sociale), sont indues (en 2019, elles seront proches de 7,7 M€).

Cette pratique augmente ou conforte la motorisation des propriétaires, elle réduit ou limite celle des locataires. Elle induit une baisse de l'usage de la voiture personnelle et une légère hausse de l'usage des autres modes, chez les locataires comme chez les propriétaires.

- environ 0,5 M€ pour les sites internet dédiés au covoiturage (4 %) ;
- environ 0,7 M€ pour les autres dépenses (promotion du covoiturage, communication, études, subventions aux associations) (6 %).

Les Départements sont de loin (86 % de la dépense totale) les collectivités les plus impliquées dans le covoiturage, avec une dépense d'environ 10 M€ par an, soit une moyenne de 0,16 € par habitant (0,50 € dans certains départements de l'Ouest). Les Régions dépensent environ 0,3 M€ par an, les AOM environ 0,9 M€ et les communes, intercommunalités, Pays... environ 0,4 M€.

### Les plans autoroutiers

Le plan de relance autoroutier de 2015 prévoit 3,27 milliards de travaux sur 5 ans (2015-2020) en échange de l'allongement moyen des concessions de 2,5 ans. Il prévoit la réalisation d'environ 1 800 places de covoiturage d'un coût moyen de 7 500 €, soit au total 13,5 M€. Or une prolongation de concession de 2,5 ans équivaut à un bénéfice différé de 5,5 milliards d'euros. Les parkings de covoiturage généreront donc à terme un bénéfice différé des concessionnaires de 3,5 M€ par an.

Le plan autoroutier 2018-2022 adopté en 2017 prévoit 4 550 places de covoiturage (50 % hors domaine autoroutier), pour un montant d'environ 34 M€ financé en partie par les collectivités, soit environ 6,9 M€, ou 1,4 M€ par an.

### L'usage des routes

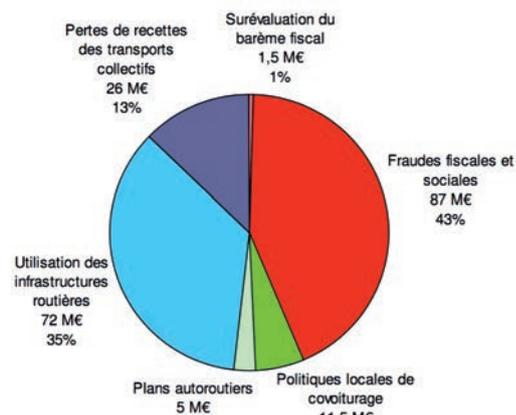
Le covoiturage bénéficie de la construction et de l'entretien des infrastructures routières. Selon la commission des Comptes Transport de la Nation, la différence entre les dépenses de l'Etat et des collectivités pour les routes (Etat 4,9 milliards d'euros et collectivités 12,7) et les recettes afférentes (Etat 2,7 et collectivités 2,8) a été de 12,1 milliards d'euros en 2015.

Les principales recettes sont les taxes sur les cartes grises (2,1 milliards, perçus par les Régions), les amendes (1,6 milliard, Etat, AFITF et collectivités locales) et les taxes sur les assurances (1,1 milliard, Sécurité Sociale).

Or 51 % du bilan routier sont affectables aux déplacements en voiture et 49 % aux poids lourds et aux véhicules utilitaires. La part imputable à la voiture est donc de 6,17 milliards d'euros. Le covoiturage représente environ 0,9 % du trafic automobile chiffré en véhicules x km. D'autre part une voiture en covoiturage, plus chargée qu'une voiture ordinaire, use la chaussée 1,3 fois plus en moyenne.

Finalement, ADETEC estime qu'une dépense annuelle d'environ 72 M€ est imputable au covoiturage (20 à la charge de l'Etat et 52 à la charge des collectivités territoriales car, hors autoroutes à péage, le trafic se répartit à 27,5 % sur le réseau national et à 72,5 % sur le réseau local) : 27 M€ au covoiturage longue distance, 45 au local.

Répartition par poste des dépenses et avantages publics en faveur du covoiturage (2015)



### La perte de recettes des transports collectifs

La concurrence covoiturage longue distance - transport ferroviaire a été analysée : 48 % des covoitureurs (conducteurs et passagers) auraient pris le train s'ils n'avaient pu covoiturer (voir page 5). ADETEC en déduit qu'en 2015, le covoiturage a capté environ 1,6 % de la clientèle du TGV soit 870 millions de voyageurs x km, et 5,7 % de la clientèle des trains Intercités et des TER soit 430 millions de voyageurs x km.

La recette moyenne du TGV est de 10,6 centimes par voyageur x km et celle des trains classiques de 9,7 centimes. Mais les covoitureurs sont surtout des jeunes, qui bénéficient de tarifs SNCF réduits. Pour évaluer la perte de recettes subie par la SNCF, ADETEC a donc retenu une tarification inférieure de 20 % à la moyenne. La perte de recettes estimée pour le TGV est alors de 74 M€, soit 67 M€ hors TVA, celle estimée pour les trains classiques de 33,5 M€ soit 30,5 hors TVA.

Les pertes de recettes TGV sont intégralement supportées par la SNCF et n'ont donc aucun impact sur les finances publiques. Pour les trains classiques, ADETEC fait l'hypothèse que les trains Intercités supportent les deux tiers des pertes (soit 20,3 M€) et les TER le tiers (soit 10,2 M€). Le déficit des Intercités est couvert par une contribution de l'Etat, alimentée pour l'essentiel par la SNCF elle-même. Le manque à gagner des TER est intégralement compensé par les Régions. L'impact de la concurrence covoiturage-train sur les finances publiques est au total d'environ 10,2 millions d'euros, à la charge des Régions (les cars Macron sont eux aussi concurrencés par le covoiturage mais ils ne sont pas subventionnés).

L'impact de la concurrence entre covoiturage local et transports collectifs sur les finances publiques a également été estimé. Il est d'environ 15,7 M€ par an, principalement supporté par les Régions.

# Comparaison avec d'autres pratiques collaboratives

L'instruction fiscale du 01 septembre 2016 définit les règles fiscales et sociales de déclaration des revenus issus de l'économie collaborative. Ces règles visent à faire contribuer à l'effort collectif les revenus de cette nouvelle économie et à réduire les distorsions de concurrence entre certaines pratiques collaboratives et l'économie classique. Mais elles ne sont pas homogènes.

## Le cas général

Les revenus des activités collaboratives sont en général imposables et soumis aux prélèvements sociaux. Sauf exceptions, dont le covoiturage, les participations aux frais sont considérées comme des revenus, même en l'absence de bénéfice.

Dans le cas typique de la **location de logements** entre particuliers via le site Airbnb, les particuliers loueurs font clairement du bénéfice (un appartement loué classiquement 500 € par mois peut être loué 50 € par jour sur Airbnb, soit 1 500 € par mois). Ils concurrencent les loueurs professionnels (hôtels) sans en subir les contraintes et les charges.

En outre, leur pratique génère de nombreuses fraudes qui pénalisent l'Etat (non paiement de l'impôt sur le revenu), les collectivités locales (non perception de la taxe de séjour) et des bailleurs (le contrat de location interdit en général la sous-location). Il est donc légitime de taxer les revenus et de lutter contre les fraudes.

La **location de parking, garage ou box entre particuliers** (en centre-ville, en aéroport ou sur un lieu de vacances) via les sites [www.mobypark.com](http://www.mobypark.com) (« gagnez des revenus supplémentaires, jusqu'à 6 000 euros par an ») ou [www.prendsmaplace.fr](http://www.prendsmaplace.fr) (« une alternative au parking public ou privé ») est analogue à la location de logements.

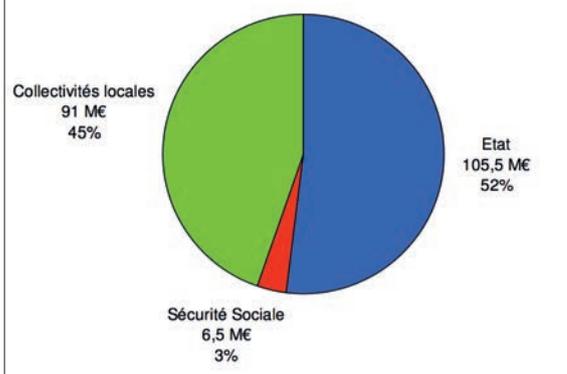
## Les pratiques avantageées

Les revenus du **covoiturage** sont considérés comme des participations aux frais et exonérés (si le coût du voyage ne dépasse pas celui du barème fiscal et si le conducteur paie sa part du coût). Le covoiturage est particulièrement avantageé, puisque c'est le barème fiscal qui sert de référence et permet de faire du bénéfice en toute légalité.

Trois autres pratiques ont un régime de faveur et ne sont soumises ni à l'impôt sur le revenu ni aux prélèvements sociaux dès lors que la personne qui propose le service ne prend en compte que le coût réel du service et paie sa part.

Il s'agit du **co-cooking** (organisation par un particulier de repas à son domicile, dont il partage les seuls frais d'achat de denrées et boissons avec les autres convives), des **sorties de plaisance en mer** et de la **vente de biens d'occasion** (jusqu'à un plafond annuel de 5 000 €).

Répartition par catégorie de financeurs des dépenses et avantages publics en faveur du covoiturage (2015)



L'exonération du co-cooking est compréhensible (mais les activités manuelles à domicile avec partage des frais d'achat des fournitures ne sont pas exonérées...). Celle des sorties de plaisance (en mer, mais pas sur lac ou rivière...) est aberrante.

## Les pratiques pénalisées

A vouloir éviter toute concurrence déloyale avec l'économie classique, la loi pénalise des activités collaboratives ne générant aucun bénéfice. C'est le cas, dans le secteur de la mobilité :

- de **l'autopartage entre particuliers** (pratique entre proches, inscrite dans la durée et basée sur la solidarité ; la participation aux frais est toujours très inférieure au barème fiscal) ([www.adetec-deplacements.com/resourcesautopartage.htm](http://www.adetec-deplacements.com/resourcesautopartage.htm)) ;

- de la **location de voiture entre particuliers** (dans ce cas, les pratiquants ne se connaissent pas et se contactent via une plateforme internet) ; cette pratique est le plus souvent déficitaire pour le loueur, mal informé des coûts réels ;

- le **transport solidaire** (transport à la demande de courte distance de personnes isolées non motorisées et assuré par des bénévoles), très utile socialement mais ainsi fragilisé.

ADETEC conclut que la taxation de l'économie collaborative par un impôt sur le revenu et des prélèvements sociaux est inadaptée, et propose une taxation spécifique des transactions réalisées par internet, les plateformes pouvant répercuter cette taxation sur leurs clients. Internet permet en effet à l'organisateur du service de sortir de sa sphère privée, d'entrer dans une logique commerciale en multipliant le nombre des clients potentiels et, par voie de conséquence, de concurrencer notablement les professionnels.

## Impacts du covoiturage sur la collectivité

### Reports modaux

Selon les enquêtes disponibles, ADETEC estime qu'en l'absence de covoiturage de courte distance (< 80km), **90 % des covoitureurs se déplaceraient en voiture** et 5 % en transport collectif, et 5 % ne se déplaceraient pas.

En l'absence de covoiturage de longue distance, **deux tiers des conducteurs déclarent qu'ils auraient quand même pris leur voiture**, que le covoiturage leur permet de mieux remplir, et 24 % le train ; 8 % ne se seraient pas déplacés. Quant aux passagers, **69 % auraient pris le train**, 2 % le car, 1 % l'avion, 16 % la voiture et 12 % ne se seraient pas déplacés.

Le covoiturage de courte et moyenne distance se développe donc surtout au détriment de la voiture. Le covoiturage de longue distance est moins vertueux, il concurrence fortement le train.

### Volume du trafic automobile

Le covoiturage longue distance génère une hausse du trafic automobile d'environ 0,2 %. Le covoiturage local génère au contraire une baisse du trafic automobile d'environ 0,8 %. Au total, le covoiturage génère une baisse du trafic automobile d'environ 0,6 %. Toutefois, du fait d'un meilleur remplissage, le poids des voitures augmente avec le covoiturage d'environ 6 %, ce qui a un impact négatif sur l'usure des routes.

### Emissions de CO2

En 2015, le covoiturage de proximité a évité l'émission de 0,57 million de tonnes de CO2. Le covoiturage longue distance a généré au contraire un surcroît d'émissions de 0,11 million de tonnes. Le bilan est donc un évitement de 0,46 million de tonnes (les émissions évitées par les transports collectifs ont été 13 fois supérieures et celles évitées par le vélo 1,4 fois supérieures).

### Consommation d'énergie

En 2015, le covoiturage a permis d'économiser 0,19 million de tonnes équivalent pétrole (Mtep). L'économie a été de 3,7 Mtep pour les transports collectifs (20 fois plus) et de 0,23 Mtep pour le vélo (1,3 fois plus). Ici encore, le solde positif du covoiturage est dû au covoiturage local, tandis que le covoiturage longue distance génère un surcroît de consommation.

### Taux de motorisation

Il n'existe aucune donnée pour le covoiturage local. Dans 81 % des cas, le covoiturage longue distance est sans impact. Dans 14 % des cas, l'impact est positif (revente ou non achat d'un véhicule, ou passage du permis retardé chez les passagers). Dans 5 %, il est négatif (conservation, achat ou changement de véhicule chez les conducteurs).

## Les préconisations d'ADETEC pour le covoiturage

L'expertise d'ADETEC a débouché sur les préconisations suivantes :

- **maintenir la non-imposition fiscale et sociale en l'absence de bénéfice du conducteur** (dans le covoiturage, le total des sommes perçues par le conducteur et de sa quote-part est en général inférieur au coût réel d'usage de la voiture) ;

- **abaisser le barème fiscal kilométrique**, surévalué de 30 %, au niveau du coût moyen d'usage d'une voiture (0,34 €/km) ou même d'une petite voiture (0,25 €/km) (hors covoiturage, la hausse artificielle des frais réels fait perdre 800 M€/an à l'Etat) ;

- **lutter contre les fraudes fiscales et sociales** (bénéfice non déclaré, covoiturage lors de trajets professionnels, détour rémunéré, majoration des frais réels déduits du revenu) ;

- **refuser toute indemnité kilométrique covoiturage** pour les déplacements domicile-travail (WayzUp, concurrent d'IDVROOM, milite pour une « indemnité kilométrique covoiturage », qui fonctionnerait sur le modèle de l'indemnité kilométrique vélo, facultative pour les entreprises) ;

- **créer une taxe sur les transactions de covoiturage sur internet via les plateformes spécialisées** ;

- introduire une taxe carbone augmentant le coût d'usage de la voiture et réduisant ainsi l'avantage concurrentiel du covoiturage par rapport aux transports collectifs ;

- **mieux orienter les financements publics directs en faveur du covoiturage**, en ciblant les déplacements pour lesquels il n'y a pas de concurrence avec les transports collectifs ; développer ces derniers (itinéraires, fréquences, correspondances...) et réduire leur coût d'usage ;

- **informer le public** sur les coûts, généralement mal connus, des différents modes de transport. Deux exemples sont donnés ci-dessous.

Pour des trajets quotidiens entre Thiers et Clermont-Ferrand, 42 km, l'abonnement TER mensuel coûte 96 € à un salarié ; l'employeur en prenant 50 % à sa charge (prime transport), la dépense restant à la charge du salarié n'est que de 48 €, elle est 5 fois inférieure à celle d'un automobiliste covoiturant avec un seul passager, utilisant sa voiture en alternance et déduisant sa dépense « aux frais réels ».

Pour un trajet de longue distance sans covoiturage Paris-Lyon, le coût réel de la voiture est de 187 €, celui du train varie entre 25 et 93 € (21 à 67 € pour les jeunes). Le train est donc souvent moins cher que la voiture, même si on voyage à plusieurs.

## Covoiturage : le point de vue de la FNAUT

Face au succès du covoiturage, la FNAUT s'est interrogée sur les conditions dans lesquelles cette pratique se développe (FNAUT Infos 185 et 229).

Le covoiturage à courte distance (domicile-travail essentiellement) est très avantageux financièrement pour ses adeptes. Il est bénéfique aussi pour la collectivité : il améliore la mobilité des habitants non motorisés des zones périurbaines et rurales, et permet de réduire les nuisances routières.

C'est le covoiturage à longue distance qui pose problème car il est devenu un concurrent très agressif du train (TGV, Intercités et même TER). Or cette concurrence, qui fragilise et dérentabilise le train et dont les conséquences sont négatives pour l'environnement, n'est pas équitable.

Dans son expertise, ADETEC s'est placé dans le cadre législatif actuel, où le covoiturage n'est pas taxé. La FNAUT estime que ce cadre doit évoluer aujourd'hui.

Dans le cas de la location de véhicule (et de l'autopartage) entre particuliers et dans le transport solidaire, les bénéfices n'existent pas et le propriétaire du véhicule ne devrait pas être taxé.

Il ne doit pas en être de même pour le covoiturage à longue distance :

- tout mode de transport doit payer ce qu'il

coûte à la collectivité (coûts économiques et environnementaux, impacts sur les autres modes) ;

- le contact conducteur-passagers s'établit généralement via une plateforme internet ; conducteur et passagers ne se connaissent pas auparavant, le conducteur propose un service occasionnel en échange d'une rémunération, il s'agit donc d'une transaction commerciale (pour le passager, le covoiturage est une sorte de taxi bon marché) ;

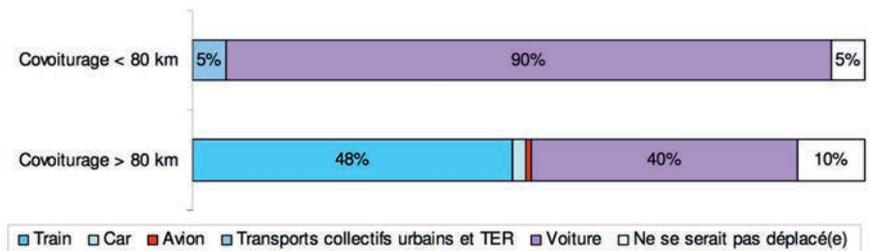
- dans une majorité des cas, le conducteur aurait quand même effectué son trajet en voiture s'il n'avait pas trouvé de passager ; le covoiturage lui permettant d'abaisser le coût de son déplacement, les participations aux frais versées par les passagers doivent être considérées comme une forme de revenu, même si le conducteur ne fait aucun bénéfice.

La FNAUT demande donc que l'Etat suive les préconisations d'ADETEC, et plus particulièrement :

- abaisse le barème fiscal kilométrique au niveau du coût réel de l'usage de la voiture ;

- impose une taxation spécifique des transactions commerciales de covoiturage réalisées par internet.

Comment les covoitureurs se déplaceraient-ils en l'absence de covoiturage ?



## Dépenses : comparaisons entre modes

Les dépenses publiques ont été, en 2015, de 22,3 milliards d'euros pour les transports collectifs et d'environ 520 millions pour le vélo. La dépense publique en faveur du covoiturage a donc été 2,5 fois moins élevée que pour le vélo et 110 fois moins élevée que pour les transports collectifs.

Par déplacement, les dépenses pour le covoiturage, le transport collectif et le vélo sont respectivement de 0,94, 4,21 et 0,17 centimes. Par km parcouru, elles sont respectivement de 1,8, 12,7 et 5,2 centimes. Par kg de CO2 non émis, elles sont respectivement de 0,45, 1,61 et 0,86 euros. Par kg équivalent pétrole économisé, elles sont respectivement de 1,09, 6,00 et 2,22 euros.

## Quelques définitions

**Autopartage entre particuliers** : contrairement à la location de voiture entre particuliers, c'est la mise en commun d'un véhicule par des proches. Le véhicule appartient à l'un d'entre eux ou est possédé en commun. Chacun l'utilise en fonction de ses besoins, les frais sont partagés au prorata des kilomètres parcourus.

**Covoiturage dynamique** : forme de covoiturage s'appuyant sur les smartphones pour mettre en relation les offres et les demandes en temps réel.

**Covoiturage spontané ou autostop organisé** : on se met au bord d'une route (c'est donc de l'autostop) à un arrêt identifié et/ou avec un panneau au logo du service, afin de profiter du trajet d'un véhicule, en proposant la possibilité d'une participation financière (c'est donc aussi du covoiturage). La formule - mise en place en Midi-Pyrénées, dans l'Allier et le Rhône entre autres - est plus souple que le covoiturage « classique », puisqu'il n'est pas nécessaire de planifier son trajet et de trouver un covoitreur à l'avance (voir [www.rezopouce.fr](http://www.rezopouce.fr) et [www.autohop.fr](http://www.autohop.fr)).

# Le barème fiscal automobile : encore un effort, Monsieur le Ministre !

**Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, nous a communiqué son dernier travail sur le coût d'usage de la voiture et le barème fiscal automobile, qui surestime largement ce coût, fait perdre des centaines de millions d'euros de recettes fiscales à l'Etat et encourage l'usage de la voiture lors des déplacements domicile-travail (FNAUT Infos 186 et 207).**

Bruno Cordier rappelle tout d'abord ses études effectuées précédemment.

- Une étude sur le coût d'usage de la voiture ([http://www.adetec-deplacements.com/cout\\_reel\\_voiture\\_8p.pdf](http://www.adetec-deplacements.com/cout_reel_voiture_8p.pdf)). L'étude date de 2012, mais les coûts ont peu évolué depuis : le prix des carburants a baissé, mais d'autres coûts ont augmenté, notamment l'entretien et les réparations, si bien que les chiffres cités restent valables à 1 ou 2 centimes près au grand maximum. Le coût moyen obtenu dans cette étude (0,34 €/km) correspond à une voiture de 6 CV parcourant 13 000 km par an. Le coût kilométrique est moindre pour une petite voiture (environ 0,25 € par km pour une 4 CV) ou si le kilométrage annuel est élevé (les frais fixes sont répartis sur davantage de kilomètres).

- Un article sur le barème fiscal automobile (<http://www.adetec-deplacements.com/bareme-fiscal.pdf>), datant également de 2012. Conjugué à des travaux d'autres auteurs sur le même sujet, il a contribué à amener le gouvernement Ayrault à plafonner le barème fiscal à 7 CV en 2013.

Le barème fiscal automobile est utilisé par les automobilistes qui déclarent « aux frais réels » leurs dépenses professionnelles, ces dépenses dépassant le seuil de la déduction forfaitaire de 10 % appliquée sur leur salaire par les services fiscaux.

Une nouvelle révision de ce barème est a été adoptée par l'actuel gouvernement (1er tableau ci-dessous, d est la distance domicile-travail) dans le cadre de la loi de finances 2018.

Le plafonnement à 5 CV en 2018-2019 et à 3 CV en 2020-2022 est pertinent. L'Etat n'a pas à aider les utilisateurs de grosses voitures. Cependant, si le barème est revu à la baisse, il reste trop généreux. Prenons l'exemple d'une voiture parcourant 13 000 km par an (c'est la distance moyenne), dont 6 500 pour aller travailler et 6 500 pour d'autres motifs.

**Pour une voiture de 4 CV**, les déplacements domicile-travail coûtent  $6\,500 \times 0,25 = 1\,625$  €.

Avec le nouveau barème fiscal 2018-2019, le conducteur pourrait déduire  $6\,500 \times 0,277 + 1\,082 = 2\,882,50$  €, soit un surplus de  $1\,257,50$  € (+ 77 %). S'il est dans la tranche d'imposition à 14 %, son gain serait de  $1\,257,50 \times 0,14 = 176$  €. S'il est dans la tranche à 30 %, son gain serait de  $1\,257,50 \times 0,30 = 377$  €.

Avec le barème fiscal 2020-2022, le conducteur pourrait déduire  $6\,500 \times 0,245 + 824 = 2\,416,50$  €, soit un surplus de  $791,50$  € (+ 49 %). S'il est dans la tranche d'imposition à 14 %, son gain serait de  $791,50 \times 0,14 = 111$  €. S'il est dans la tranche à 30 %, son gain serait de  $791,50 \times 0,30 = 237$  €. Bien que ces chiffres soient en baisse par rapport à 2018-2019, le manque à gagner pour l'Etat resterait très important.

**Pour une voiture de 6 CV**, les déplacements domicile-travail coûtent  $6\,500 \times 0,34 = 2\,210$  €. Avec le barème fiscal 2018-2019, le conducteur pourrait déduire  $6\,500 \times 0,305 + 1\,188 = 3\,170,50$  €, soit un surplus de  $960,50$  € (+ 43 %). S'il est dans la tranche d'imposition à 14 %, son gain serait de  $960,50 \times 0,14 = 134$  €. S'il est dans la tranche à 30 %, son gain serait de  $960,50 \times 0,30 = 288$  €. Le gain serait moindre que pour les véhicules de 4 CV, mais le manque à gagner pour l'Etat resterait conséquent.

Avec le barème fiscal 2020-2022, le conducteur pourrait déduire  $6\,500 \times 0,245 + 824 = 2\,416,50$  €, soit un surplus de  $206,50$  € (+ 9 %). S'il est dans la tranche d'imposition à 14 %, le gain serait de  $206,50 \times 0,14 = 29$  €. S'il est dans la tranche à 30 %, le gain serait de  $206,50 \times 0,30 = 62$  €. Ces chiffres unitaires sont faibles, mais leur total représenterait encore un manque à gagner non négligeable pour l'Etat.

Un effort reste donc à faire à faire pour aligner le barème sur le coût réel de la voiture. Si l'on veut coller au coût réel pour les voitures de 4 CV (celles de 3 CV sont rares), il faut adopter le barème donné dans le tableau en bas de page, valable quelle que soit la puissance fiscale. Le principe des 3 tranches de distance du barème actuel doit être conservé : quand on passe d'une tranche à la tranche supérieure, chaque km « vaut » moins.

Ce qui incite l'automobiliste à habiter loin de son domicile, ce n'est pas le principe des tranches de distance domicile-travail mais le fait que le kilométrage pris en compte ne soit guère plafonné (40 km au maximum mais avec de nombreuses dérogations).

Le barème kilométrique applicable aux voitures en 2018 et 2019 est le suivant :

Puissance administrative (en CV)	Distance (d) jusqu'à 5 000 km	Distance (d) de 5 001 km à 20 000 km	Distance (d) au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
4 CV	$d \times 0,493$	$(d \times 0,277) + 1\,082$	$d \times 0,332$
5 CV	$d \times 0,543$	$(d \times 0,305) + 1\,188$	$d \times 0,364$
6 CV	$d \times 0,543$	$(d \times 0,305) + 1\,188$	$d \times 0,364$
7 CV et plus	$d \times 0,543$	$(d \times 0,305) + 1\,188$	$d \times 0,364$

Le barème kilométrique applicable aux voitures de 2020 à 2022 est le suivant :

Puissance administrative (en CV)	Distance (d) jusqu'à 5 000 km	Distance (d) de 5 001 km à 20 000 km	Distance (d) au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
4 CV	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
5 CV	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
6 CV	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
7 CV et plus	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$

Distance (d) jusqu'à 5 000 km	Distance (d) de 5 001 km à 20 000 km	Distance (d) au-delà de 20 000 km
$d \times 0,269$	$(d \times 0,185) + 422$	$d \times 0,206$

# Le harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et les pôles d'échange multimodaux

Nous avons présenté en 2016 (FNAUT Infos 247) les résultats d'une étude de la FNAUT sur le harcèlement sexiste dans les transports collectifs, principalement urbains et ferroviaires.

La FNAUT a élargi récemment cette étude aux transports collectifs routiers de voyageurs : autocars, autobus, taxis, Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC) et covoiturage, ainsi qu'aux pôles d'échange multimodaux. La nouvelle étude a été menée par Marc Debrincat, Christiane Dupart et Caroline Moggio.

## Le harcèlement sexiste

Le harcèlement sexiste recouvre les violences sexuelles, les faits susceptibles d'être incriminés pénalement en tant que harcèlement sexuel ainsi que les comportements qui s'en situent à la marge (regards insistants, commentaires, sifflements) ou qui sont isolés (le délit de harcèlement n'étant constitué qu'en cas de comportement répété).

Les femmes sont surexposées aux atteintes d'ordre sexuel en tous lieux, publics et privés. Entre 2011 et 2015, on a observé une forte augmentation du nombre de victimes d'atteintes personnelles (vols, viols et autres agressions), qui est passé de 12,4 % à 21,5 % des femmes interrogées.

Les femmes représentent la majorité des usagers des transports publics et sont particulièrement exposées aux agressions de tous types. Cette surexposition dégrade leurs conditions de déplacement, constitue un frein à leur mobilité et rompt l'égalité entre les femmes et les hommes.

Les infractions sexuelles en général, et plus particulièrement le harcèlement sexiste dans les transports, souffrent d'un important déficit en matière de signalement par les victimes ou les forces de l'ordre : les chiffres publiés sont donc largement sous-estimés. Moins d'une victime de violence sexuelle sur dix, et seulement 2 % des victimes de harcèlement, se font connaître : le signalement est pourtant essentiel si on veut cerner l'importance du harcèlement sexiste et permettre son traitement par les autorités compétentes.

En Ile-de-France, 39 % des agressions sexuelles (qui ne recouvrent qu'une partie des faits relevant du harcèlement sexiste) commises contre les femmes dans des lieux publics le sont dans les transports collectifs et les gares, contre 18 % dans l'espace public, 7 % dans les commerces et 36 % dans des lieux non déterminés.

En 2015, 42,3 % des franciliens (femmes et hommes) ressentaient une crainte relative à la sûreté dans les transports publics (45,5 % en 2011). Ce sentiment s'est un peu résorbé, mais il reste important.

Les femmes ressentent plus de crainte que les hommes dans les transports publics : en Ile-de-France, 56,3 % des femmes craignent pour leur sûreté contre 26,7 % des hommes.

## Les enquêtes de victimation

Les enquêtes de victimation sont des enquêtes statistiques dont les questions portent sur les crimes et délits dont ont été victimes les personnes interrogées. Elles permettent d'avoir une autre représentation de la délinquance que les statistiques pénales.

Dans les enquêtes de victimation et les statistiques pénales du ministère de la Justice, le harcèlement sexiste dans les transports est inclus dans l'ensemble des atteintes d'ordre sexuel, et les transports publics sont inclus dans l'espace public. Face à l'importance du phénomène, le harcèlement sexiste dans les transports devrait être isolé.

## L'enquête de la FNAUT

Elle a porté sur le harcèlement dans les transports routiers et les lieux d'intermodalité ainsi que sur l'efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte, elle a recueilli près de 3 000 réponses.

Basée sur une participation volontaire, l'enquête ne prétendait pas être un sondage : le questionnaire diffusé visait toutes les femmes, quel que soit leur âge, lieu de résidence, catégorie socio-professionnelle, habitudes de transports...

Le panel des répondantes n'est donc pas représentatif de la population française féminine : 66 % ont entre 18 et 25 ans, 20 % ont entre 26 et 40 ans, 7 % ont plus de 60 ans ; 45 % résident en Ile-de-France, 38 % dans

des villes de plus de 100 000 habitants, 13 % dans des villes de 10 000 à 100 000 habitants, 4 % dans de petites villes.

## Les réponses

Elles sont malheureusement très claires : **93 % des répondantes ont déjà vécu des situations de harcèlement.**

L'écart entre la crainte du harcèlement dans les autocars ou autobus et les situations vécues est peu important.

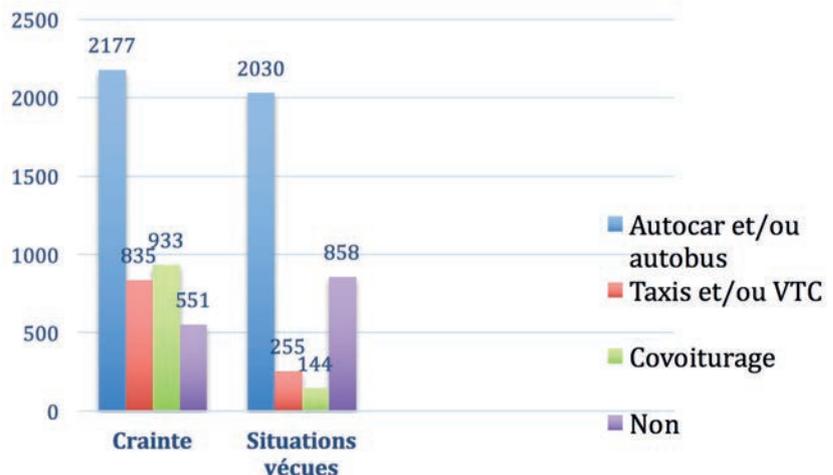
En revanche, pour les taxis, les VTC et le covoiturage, on observe une différence très nette entre la crainte du harcèlement et sa réalité. On peut penser que les systèmes de notation des chauffeurs et de validation des courses par les passagers entraîne un contrôle social qui limite les comportements inacceptables (graphique ci-dessous).

Les halls de gares (19 %), les quais (18 %) et les alentours des gares (18 %) arrivent en tête des lieux où les femmes ont déjà vécu des situations de harcèlement. Viennent ensuite les couloirs souterrains (14 %), les escaliers, escalators et ascenseurs (11 %), les cheminements piétons d'accès aux gares et stations (10 %). Les couloirs d'accès extérieurs (6 %) et les parkings des gares (4 %) sont moins concernés.

Selon les répondantes, dans 79 % des cas, l'agresseur est un passager des transports publics ; dans 15 % des cas, c'est un conducteur ; dans 56 % des cas, c'est une personne extérieure.

Les comportements agressifs les plus fréquents sont : une présence gênante ou un regard insistant (1923 réponses), des sifflements et des commentaires sur la tenue ou le physique (1602 réponses).

Ces comportements sont rares (52 % des réponses), fréquents (41 %), voire très fréquents (7 %).





En ce qui concerne la connaissance et l'efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte (tous modes et tous lieux confondus), 46% des femmes interrogées n'ont remarqué ni la présence des dispositifs d'alerte, ni celle des agents de l'exploitant. Seules 17 % ont repéré les deux.

Pour les personnes ayant eu recours à des dispositifs d'alerte, la demande d'aide auprès des agents est toujours privilégiée (à 57 %) par rapport aux dispositifs physiques ou numériques. La présence humaine est donc indispensable dans le cadre de la lutte contre les agissements sexistes.

### Les solutions proposées

Les solutions proposées par les répondantes sont indiquées dans le graphique ci-dessus en fonction du nombre de réponses données.

Parmi elles, la formation des conducteurs et agents des exploitants est citée 2371 fois, la présence des agents 2164 fois, la sensibilisation des usagers 2047 fois. Bornes d'urgence et alarmes ne sont citées que 1188 et 967 fois.

Pour la plupart des répondantes, il faut prévenir les cas de harcèlement plutôt que d'essayer de les empêcher. C'est sans doute pour cette raison que la formation des agents et la sensibilisation des usagers arrivent à ce niveau dans les solutions proposées. Certaines femmes n'hésitent pas à dire que « c'est la société qui doit être rééduquée ».

Les marches exploratoires sont une démarche peu connue, mais elles sont perçues comme utiles pour repérer les difficultés et imaginer des améliorations en matière de sûreté. Une pratique encore très peu usitée, l'arrêt à la demande, est un peu plus connue et apparaît comme une initiative utile à une majorité des répondantes.

### Les préconisations de la FNAUT

L'extension des dispositifs d'alerte doit se combiner avec une organisation unifiée des différentes forces de sûreté d'une zone géographique donnée.

L'offre actuelle de transport n'est pas adaptée aux caractères spécifiques de la mobilité féminine : elle est encore pensée pour un déplacement direct domicile-travail à des horaires classiques.

Il est primordial de renforcer les dessertes en pointe, en soirée et en week-end afin d'évi-

ter les surcharges qui facilitent les gestes déplacés et les longues attentes, propices au harcèlement, dans des gares ou stations désertes ou mal éclairées.

Les arrêts à la demande, en cours d'expérimentation sur certains réseaux, devraient faciliter la mobilité des femmes en soirée et la nuit en leur évitant des trajets trop longs pour rejoindre leur domicile.

Une meilleure attention portée aux aménagements intermodaux et urbains pourrait largement faciliter la vie des usagères. Elle les encouragerait à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre et à privilégier les transports collectifs, et élargirait la zone d'accès aux gares.

Une vraie concertation entre les associations, les autorités compétentes et les exploitants doit être organisée. Les mesures de prévention des violences faites aux femmes doivent être étudiées par les commissions consultatives des services publics locaux.

Les marches exploratoires sont un des éléments qui permettent une réappropriation de l'espace public par les femmes. Les associations de la FNAUT sont encouragées à en organiser, sur la base du guide inclus dans l'étude.

### Des femmes prescriptrices

Dans son étude de 2016, la FNAUT avait dressé une liste de mesures à prendre : mise en place dispositifs d'alerte ; vidéo-protection ; marches exploratoires ; comités d'usagères ; espaces de témoignages ; assermentation des agents pour les signalements et plaintes ; lignes et arrêts à la demande... Le suivi de leur mise en place révèle un déploiement très limité.

Cependant la prégnance du harcèlement sexiste dans les transports n'est plus occultée dans le débat public. Et des actions utiles ont été engagées pour sensibiliser les exploitants et les autorités organisatrices.

Mais, pour lutter efficacement contre le harcèlement sexiste, les femmes doivent devenir des prescriptrices.

Bien que représentant plus de la moitié des usagers, elles sont trop souvent absentes des organes de décision et des associations d'usagers. Leurs besoins spécifiques en termes de dessertes et de sécurisation doivent à l'évidence être appréhendés en concertation avec elles.

## La répression ne suffit pas, la prévention est nécessaire

Le dimanche 16 octobre 2017, Emmanuel Macron a présenté des mesures contre le harcèlement de rue : « en passer par la loi » et lancer une police de sécurité du quotidien.

La FNAUT, qui a largement contribué à rendre visible le harcèlement dans les transports, approuve ces orientations. Elle estime cependant que la répression doit s'accompagner de mesures de prévention.

### Un constat : la prégnance du harcèlement dans les transports

Le harcèlement dans les transports publics fait partie du harcèlement de rue mais présente des particularités : il a lieu, la plupart du temps, dans des espaces fermés (couloirs) ou permettant une proximité non souhaitée (véhicules), qui le favorisent.

En Ile-de-France, en 2015, 39 % des agressions sexuelles ont été commises dans les transports publics.

Les études de la FNAUT de 2016 et 2017 ont révélé que 90 % des répondantes à nos questionnaires ont été harcelées dans les gares, les trains ou les transports routiers. L'ampleur du phénomène freine l'usage des transports publics par les femmes.

### Les demandes de la FNAUT pour lutter contre le harcèlement (résumé)

- La généralisation des différents dispositifs d'alerte.
- Une meilleure organisation des différentes forces de sûreté compétentes sur une même zone.
- La simplification des plaintes et la fourniture d'espaces accessibles de témoignages : seulement 2 % des victimes ayant répondu à notre enquête ont porté plainte, alors que, dans plus de 71 % des cas, les actes subis constituaient des infractions pénales.
- Une modification de la définition juridique du harcèlement sexuel qui n'est constitutif d'un délit que s'il s'agit « d'un acte répété ». Pour faciliter la verbalisation, le code pénal devrait incriminer le comportement dès qu'un seul fait est commis.
- Le renforcement de la prévention : la formation des agents, du personnel exploitant et des forces de l'ordre est indispensable pour mieux repérer les situations de harcèlement. Elle doit s'accompagner de campagnes de sensibilisation et d'information des usagers.
- La prise en compte des besoins des femmes dans l'aménagement urbain et l'organisation de leurs parcours, notamment les dispositions d'arrêt à la demande, l'éclairage et la présence humaine dans les gares.

# Le rapport de l'ARAFER sur le transport ferroviaire de voyageurs

(MD)

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) a publié en novembre 2017 un recueil de toutes les données disponibles sur le transport ferroviaire de voyageurs en 2016 (réseau ferré, nature et répartition du trafic sur le réseau, fréquentation, qualité des services et résultats financiers).

## Le réseau et le trafic

Le réseau ferré français national (RFN) est le plus vaste en Europe après celui de l'Allemagne : environ 29 000 km de lignes et 30 000 gares et haltes sont exploités. Le RFN est électrifié à 55 %, son âge moyen est de 31 ans. Il comprend 2800 km de LGV, c'est le réseau européen de LGV le plus développé après celui de l'Espagne.

En 2016, 85 % du trafic (chiffré en trains x km) a concerné les voyageurs : 50 % du trafic voyageurs était concentré sur 9 % du réseau et 99 % du trafic sur 69 % du réseau.

Le réseau ferré français est sous-utilisé : avec une moyenne de 48 trains (voyageurs 40 + fret 8) circulant chaque jour par km de ligne et par sens en 2015, la France se plaçait en 10<sup>ème</sup> position en Europe pour l'utilisation de son réseau, devant l'Espagne (34 trains), mais derrière les Pays-Bas (140), la Suisse (119), le Royaume-Uni (96), l'Allemagne (75) et l'Italie (49).

## La part modale du rail

Le développement du TGV et des TER a permis au rail d'atteindre une part modale de 10 % en 2011 (7,1 % en 1995). Pendant cette période, la croissance annuelle du trafic a été supérieure à celle des autres modes.

La tendance s'est inversée depuis 2011, la fréquentation du train (en passagers.km) diminuant alors que celle des autres modes continuait de croître.

Si la France affiche une part modale du rail supérieure à celle de ses voisins européens, cette part (9,2 % en 2016) décroît, alors qu'elle croît à l'étranger.

## La fréquentation

Près d'1,2 milliard de voyageurs, dont 860 millions en Ile-de-France, ont été transportés en 2016 (soit 3,2 millions par jour répartis dans 11 000 trains dont 4 000 Transilien) ; 88 % l'ont été par des « trains du quotidien » (TER 23 % et Transilien 65 %), 2 % en Intercités et 10 % en TGV.

Le taux d'occupation moyen des trains a été de 43 %, mais les disparités sont importantes : 25 % pour les TER, 67 % pour les TGV domestiques.

La distance moyenne parcourue par voyageur est de 410 km pour les services domestiques longue-distance (TGV, Intercités), 81 km pour les TER et 17 km pour les Transilien.

Chiffrée en nombre de voyageurs, la fréquentation des TGV domestiques est de 8 % ;

chiffrée en voyageurs.km, elle est de 53 % (voir les schémas ci-dessous). En 2016, elle a baissé de 1 % alors que la mobilité a augmenté de 2,7 %, 17 % et 3,8 % respectivement en voiture et covoiturage, car interurbain et avion.

La fréquentation du TGV domestique a stagné, celle du Transilien a augmenté de 3,8 %, celles des TGV internationaux, Intercités et TER ont baissé respectivement de 7,8 %, 6,5 % et 2,8 %.

## La qualité de service

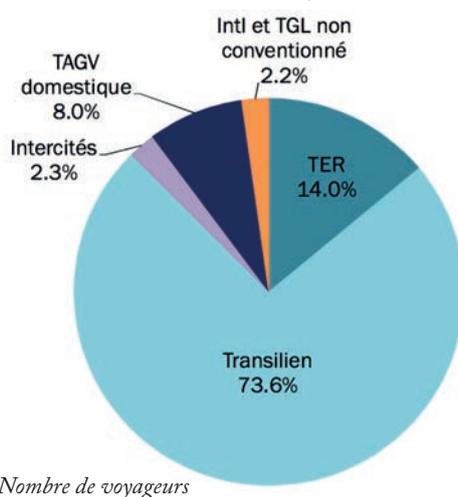
L'offre initialement prévue a été réduite de 5 % : 115 000 trains, soit en moyenne 346 trains par jour, ont été déprogrammés en raison de grèves (73 % des cas) ou supprimés en dernière minute (27 %). Par ailleurs, 11,2 % des trains de voyageurs (hors Transilien) ayant circulé sont arrivés en retard d'au moins 6 minutes à leur terminus.

Les taux de retard augmentent en périodes et heures de pointe et sont plus élevés pour les services longue distance ; 55 % des minutes perdues sont liées à des causes dites « maîtrisables ».

## Les résultats financiers

La SNCF a perçu 13,4 milliards d'euros de revenus en 2015, dont 8,3 de recettes commerciales et 5,1 de concours publics. La recette commerciale par voyageur.km a reculé de 5,7 % en 2016, et s'établit à 8,4 centimes en moyenne (tous services confondus). La recette par train.km a augmenté pour les TGV mais elle a reculé pour les services conventionnés.

En 2015, les péages représentent en moyenne 31 % des revenus du TGV, 38 % pour l'activité TGV domestique (qui reçoit 54 % des recettes commerciales).



Nombre de voyageurs

## Une photographie

Le document de l'ARAFER doit être interprété correctement, il n'est qu'une photographie de la réalité et cette réalité n'est pas inéluctable : en 2017, le trafic voyageurs est reparti à la hausse (TER + 4,8 %, Intercités + 6,6 %, TGV + 8 %).

Si la fréquentation du train a diminué alors que les déplacements en voiture, en covoiturage, en car Macron et en avion se sont multipliés, ce n'est pas parce que le rail est devenu inadapté aux formes modernes de mobilité. Une preuve évidente en est donnée par la croissance de la fréquentation du train chez nos voisins (en Allemagne, le fret ferroviaire se développe lui aussi).

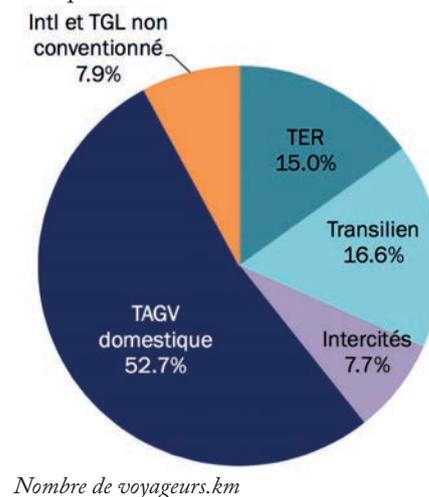
Il est certain que le train a perdu de l'attractivité, mais on fait tout ce qu'il fallait en France pour qu'il en soit ainsi.

Le train est mal exploité, trop de trains sont supprimés ou en retard et les modes concurrents ne paient pas ce qu'ils coûtent à la collectivité (pas de TICPE sur le kérosène, pas d'écotaxe sur les cars Macron...).

Si 31 % du réseau supportent seulement 1 % du trafic, ce n'est pas parce que le réseau français est surdimensionné, mais parce que les « petites lignes » se sont dégradées (24 % du réseau est considéré comme « hors d'âge ») et sont mal exploitées par la SNCF et à des coûts prohibitifs (FNAUT Infos 257).

Préconiser la suppression des lignes les moins circulées est aussi absurde que proposer de réduire l'offre TGV : c'est un changement de stratégie de la SNCF et de l'Etat qui est nécessaire.

Selon **Bernard Roman**, président de l'ARAFER, le jeu qui consiste à réduire les fréquences (en 2016, l'offre TGV a diminué de 2 % en trains.km) et à fermer des lignes et des gares pour réduire les pertes correspond à « une vision malthusienne du ferroviaire », « la logique budgétaire qui prévaut sur les péages ne conduit pas à augmenter l'offre, il n'y a pas de modèle économique pour SNCF Réseau si la dette n'est pas reprise partiellement ou totalement par l'Etat » : c'est exactement la position que défend la FNAUT.



Nombre de voyageurs.km

# Quel avenir pour les autoroutes ferroviaires ?

(MD)

En juillet 2017, le Conseil Général du Développement Durable (CGDD) a publié une étude « exploratoire » sur « le potentiel de développement des autoroutes ferroviaires » à l'horizon 2030. Nous en présentons un résumé puis une analyse très critique effectuée par Gérard Mathieu, expert ferroviaire membre de la FNAUT.

Les autoroutes ferroviaires permettent de transporter des ensembles routiers ou des semi-remorques par rail en limitant les contraintes liées aux ruptures de charge. Utilisées depuis les années 1960 en Suisse et en Autriche sur des traversées alpines, elles assurent aussi en France un transport à longue distance sur des itinéraires de plaine (FNAUT Infos 255). Quatre liaisons fonctionnent en France : Eurotunnel depuis 1994, Aiton-Orbassano (autoroute ferroviaire alpine ou AFA) depuis 2003, Perpignan-Bettembourg depuis 2007 et Perpignan-Calais depuis 2016. Une autoroute atlantique est en projet (FNAUT Infos 238).

Plusieurs techniques existent pour le chargement des camions : route roulante suisse depuis 1960, wagon-poche kangourou, systèmes CargoBeamer utilisé en Allemagne et Modalohr utilisé en France. Le camion peut être accompagné (Suisse, Autriche) ou non par le chauffeur.

## L'étude du CGDD

Son objet était d'examiner l'intérêt de nouvelles autoroutes ferroviaires et de rechercher le réseau optimal permettant de capter les principaux flux routiers.

Une nouvelle autoroute doit concerner un axe sur lequel le flux de fret est important, offrir un prix compétitif par rapport à la route et, sur un itinéraire de plaine, avoir une longueur suffisante permettant d'amortir les coûts fixes induits par la rupture de charge dans les terminaux. Si l'autoroute franchit un massif montagneux, les péages importants des tunnels routiers lui permettent cependant d'être attractive sur de plus courtes distances.

Dix terminaux possibles ont été envisagés : Vitoria, Perpignan, Fos, Lyon, Turin, Fribourg, Bettembourg, Paris (sud Ile-de-France), Dourges et Calais ; 27 liaisons ont été étudiées sur les 45 possibles (elles font plus de 600 km en plaine ou traversent des zones montagneuses), dont 3 en service, 2 en projet (Vitoria-Dourges et l'extension Lyon-Turin de l'autoroute alpine existante) et 5 traversées alpines nouvelles.

Les hypothèses économiques suivantes ont été retenues : une croissance du PIB français de 1,9 % par an jusqu'en 2030 ; un prix du baril de pétrole de 93 euros en 2030 ; une baisse de 10 % du prix du transport routier et de 7 % du prix du ferroviaire ; une croissance annuelle du trafic routier de 2,1 % par an en tonnes-km et 1,4 % en véhicules-km.

Enfin il a été admis qu'une autoroute ferroviaire fonctionne 260 jours par an et à 85 % seulement de sa capacité maximale (30 semi-remorques par convoi soit 13 260

par an), ce qui correspond aux conditions actuelles d'exploitation.

Les calculs de rentabilité tiennent compte des coûts d'exploitation des terminaux et d'une hausse des péages fret de 4,6 % par an. La mise au gabarit des lignes est supposée payée par l'Etat.

Des simulations ont été faites avec le modèle MODEV utilisé depuis 1999 par le CGDD pour estimer la demande de transport. Ce modèle, après adaptation, a été complété par 3 modèles de répartition des trafics entre route et rail, basés sur l'observation des trafics alpins et élaborés à partir des données de l'enquête CAFT/transit 2010.

## 27 liaisons indépendantes

L'étude a porté tout d'abord sur les 27 liaisons retenues dans l'hypothèse où elles ne se concurrenceraient pas.

Pour chaque liaison et chaque modèle, une optimisation prix/fréquence a maximisé les gains des opérateurs ferroviaires et des transporteurs routiers.

Comme l'admet le CGDD, les résultats sont très théoriques car « ils peuvent diverger de façon significative en fonction du modèle considéré » et dépendent fortement des niveaux de trafics et des prix relatifs rail/route estimés en 2030.

Finalement, seul est utilisé le modèle qui n'impose pas de borne haute à la part des poids lourds susceptibles d'emprunter les autoroutes ferroviaires.

## Le réseau optimal

Puis le potentiel d'un réseau a été évalué en tenant compte des interférences possibles entre liaisons.

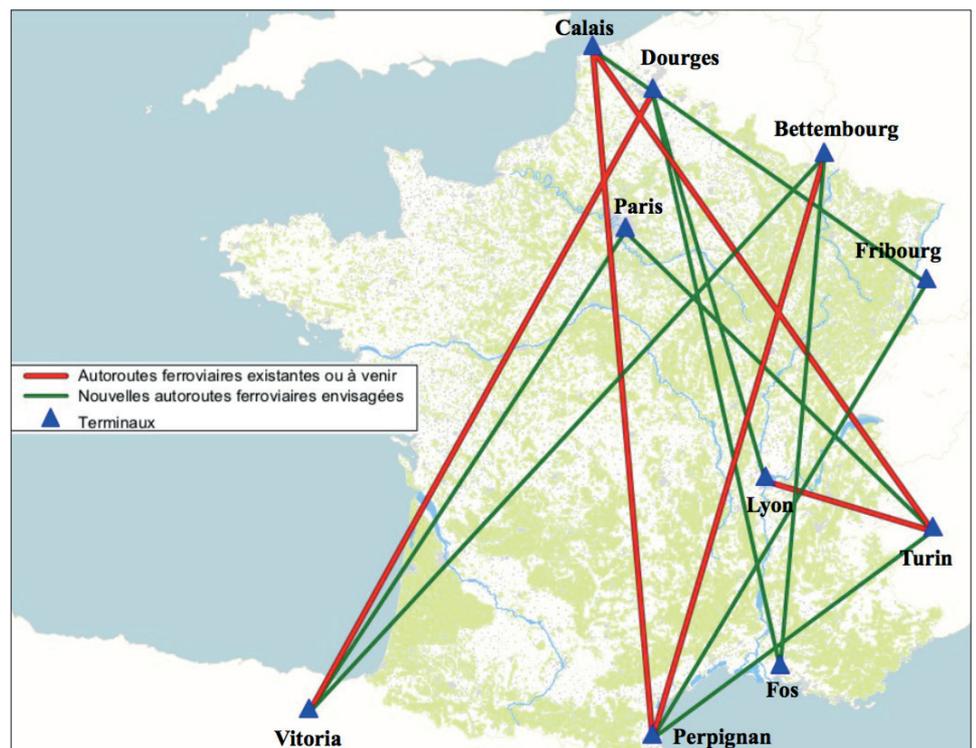
Les 27 liaisons ont été évaluées selon diverses modalités économiques (opérateur unique ou opérateurs concurrents, exploitation cherchant ou non à maximiser les gains des transporteurs).

Finalement les 14 liaisons les plus efficaces ont été sélectionnées en limitant à 2 les liaisons nouvelles par terminal afin d'avoir un réseau bien réparti sur l'ensemble du territoire. Ce sont (voir carte) :

- les 5 en service ou annoncés à une échéance prochaine (Perpignan-Bettembourg, Perpignan-Calais, Calais-Turin, Vitoria-Dourges et Lyon-Turin) ;
- et 9 liaisons nouvelles (Paris-Turin, Vitoria-Bettembourg, Lyon-Dourges, Fos-Bettembourg, Fos-Dourges, Vitoria-Paris, Perpignan-Fribourg, Fribourg-Calais, Perpignan-Turin).

Si chaque liaison est exploitée par un opérateur différent, le report modal est plus important car les opérateurs sont incités à augmenter la fréquence de leurs services. Si le marché est réglementé, les prix baissent, l'offre augmente, les bénéfices des transporteurs et chargeurs sont plus élevés et le bilan global est plus favorable (près de 900 000 camions par an reportés sur le rail), mais les autoroutes ferroviaires, déficitaires, doivent être subventionnées.

Suivant l'option retenue, le report modal est compris entre 300 et 800 millions de poids lourds-km par an (à comparer au trafic international prévu en 2030 : 10 milliards de poids-lourds.km).



## Une ministre mal informée

Au cours de son audition par la Commission sénatoriale de l'aménagement du territoire et du développement durable le 8 novembre dernier, la ministre des Transports Elisabeth Borne a déclaré que « le TGV est naturellement plus cher que l'avion ». La ministre, qui estime cette situation « normale », a manifestement oublié quelques détails...

1. Il est exact que les compagnies aériennes à bas coût offrent des tarifs inférieurs au tarif moyen du TGV, mais les « petits prix » de la SNCF restent compétitifs.

2. Le kérosène consommé par les avions lors des vols intérieurs n'est pas taxé (c'est le seul produit dérivé du pétrole à ne pas l'être) malgré la forte contribution de l'avion à l'effet de serre (FNAUT Infos 214). S'il l'était au même niveau que le gazole, ce qui serait logique, le prix du billet d'avion augmenterait d'au moins 15 %, et le TGV serait mieux rempli, ce qui permettrait d'en abaisser le prix.

La France pourrait introduire une telle taxation du kérosène, la convention de Chicago l'y autorise. Cependant Mme Borne y est opposée car elle veut « défendre le pavillon français ». Qu'en pense Nicolas Hulot ?

3. Si l'Etat avait financé intégralement les LGV comme il finance les routes, les péages versés par SNCF Mobilités à SNCF Réseau seraient faibles. Or ils représentent aujourd'hui un tiers du prix du billet de TGV.

4. Si le TGV était soumis à la concurrence d'autres opérateurs, la SNCF serait obligée de réduire ses coûts de production, donc ses tarifs, et d'introduire des innovations commerciales pour résister à la concurrence.

Le fait que l'avion à bas coût soit moins cher (en moyenne) que le train est donc tout sauf « naturel »...

Au cours de son audition, Elisabeth Borne s'est également interrogée sur les émissions de carbone engendrées par la construction des LGV, laissant clairement entendre qu'elles n'étaient compensées par l'effet des reports de trafic sur le TGV qu'au bout de plusieurs décennies.

Or RFF a démontré, sur le cas de la LGV Est, que la « durée d'amortissement » de ces émissions était inférieure à 10 ans (à comparer à la durée de vie de l'infrastructure, plusieurs siècles).

Ce résultat a été confirmée par l'étude de Jacques Pavaux, Gérard Mathieu et Marc Gaudry réalisée pour la FNAUT et RFF en 2012-2013 (FNAUT Infos 214) : cette étude a montré, sur l'exemple d'une dizaine de projets de LGV, que le bilan carbone des LGV devient positif en moins de 10 ans.

Jean Sivardière ■

## L'analyse de Gérard Mathieu

**L'étude du CGDD n'est qu'une simple extrapolation de la situation actuelle et appelle de nombreuses réserves sur ses données de départ, sa méthodologie et son absence de vision stratégique. Par suite ses résultats sont très contestables.**

**L'étude est fondée sur des données anciennes (enquête CAFT Transit de 2010) et des observations insuffisantes** portant seulement sur deux autoroutes ferroviaires en France, alors en phase d'expérimentation (les autres apparaissent difficilement transposables au cas français car la Suisse et l'Autriche ont des géographies et des politiques des transports très différentes des nôtres).

Curieusement Eurotunnel, spécialisé dans le feroutage (sa part de marché est de 39 %), est ignoré, de même que les études menées pour la déclaration d'utilité publique du projet Lyon-Turin (un report modal de 50 % est annoncé).

Au total, l'étude repose sur 73 400 observations concernant le mode routier et les autoroutes ferroviaires : un échantillon qui paraît bien faible rapporté au trafic de camions à plus de 500 km de l'ordre de 25 à 30 millions par an selon diverses sources fiables (Union Routière de France, Alpinfo, Eurostat), dont environ 15 millions pour les principaux flux avec les pays voisins.

La liste des passages routiers alpins considérés n'a pas été fournie, contrairement à celle des passages ferroviaires. L'étude a-t-elle pris en considération les importants trafics échangés par Vintimille entre l'Espagne et l'Italie et au-delà ? La distance entre Barcelone et Milan étant la même via Vintimille ou via le tunnel de base de Lyon-Turin, une partie des trafics routiers correspondants est susceptible de se reporter sur l'autoroute ferroviaire alpine.

**La méthodologie du CGDD est elle aussi contestable**, car basée sur un empilement de modèles mathématiques et sur des hypothèses dont les auteurs eux-mêmes admettent la faiblesse et la fragilité : l'étude est qualifiée d'« exploratoire », adjectif d'ailleurs inapproprié, l'étude se limitant à de simples projections ou extrapolations de la situation actuelle, en particulier en ce qui concerne la liaison Lyon-Turin.

Les trafics potentiels des autoroutes ferroviaires ont été estimés par une modélisation s'appuyant sur le modèle transport MODEV du CGDD, aménagé et complété par 3 autres modèles de prévisions et de répartition des trafics car il n'était pas adapté au problème posé. De plus, ces modèles ont été « calés » à partir de l'enquête CAFT, bien ancienne (2010), réalisée par la France, la Suisse et l'Autriche et qui, selon le CGDD, « donne un aperçu (!) des trafics traversant l'arc alpin ». Une démarche hasardeuse, les contextes politico-économiques étant très différents (RPLP en Suisse, Eurovignette en Autriche).

Plusieurs hypothèses fragilisent les résultats de l'étude. Ainsi il est admis une capacité des trains limitée à « 30 semi-remorques par train » (statu quo) alors que cette longueur pourrait être nettement accrue au cours des prochaines années. En outre seules 14 liaisons sur les 45 possibles reliant les 10 terminaux considérés ont été analysées.

Les tests de sensibilité ont été limités au PIB et au prix du pétrole (entre 54 et 150 euros le baril en 2030). Ceux relatifs au prix du pétrole ont été faits à niveau constant de fréquence de l'offre ferroviaire, ce qui paraît totalement irréaliste, l'offre ne devant pas manquer de s'adapter au niveau de la demande.

La carte des liaisons proposée paraît recevable (bien que le littoral atlantique soit oublié). Mais tous ces calculs étaient-ils nécessaires, les 9 relations nouvelles s'imposant d'évidence ?

Par contre, le report de trafic sur le rail (entre 3 % et 8 % du trafic international) semble peu crédible compte tenu des hypothèses et de la méthodologie à partir desquelles il a été déterminé.

**Et surtout, on attendait une vision européenne**, dans l'esprit des corridors de la Commission Européenne. Or les liaisons proposées par le CGDD se limitent à de courtes incursions sur le territoire des pays limitrophes (vers des terminaux proches de nos frontières, Turin et Vitoria, voire très proches, Fribourg et Bettembourg) alors que, selon le CGDD lui-même, le transfert de la route sur le rail ne peut guère être envisagé (sauf franchissement d'obstacles physiques) que sur de longues distances. La Grande-Bretagne est ignorée malgré l'existence d'Eurotunnel...

Il fallait au moins considérer Barcelone (via la nouvelle ligne mixte LGV-Fret fort peu utilisée actuellement), Bilbao, Milan, Novare, Vérone et/ou Bologne, Folkestone (permettant d'emprunter directement Eurotunnel sans rupture de charge à Calais), les grands centres économiques allemands : Francfort ou Mannheim, Berlin, la Ruhr, Stuttgart, Munich ...

**Le problème est que cette étude peu ambitieuse du CGDD va servir de référence. Elle pourrait conduire à des décisions néfastes pour le développement d'une offre qui soulagerait le réseau routier et réduirait les nuisances, notamment dans les vallées alpines, sur les franchissements pyrénéens et dans les zones urbanisées traversées.**

Paris 14<sup>e</sup> (MD)

## Évaporation du trafic routier

Chercheur en économie des transports à l'université Lille-I, Frédéric Héran a publié, dans Les cahiers scientifiques du transport, une étude sur « le report modal, les enseignements du cas parisien ». Il apporte des informations utiles sur un phénomène observé à Grenoble lors de la construction de la ligne C de tramway sur les grands boulevards et signalé dès 1999 par la FNAUT : l'évaporation du trafic quand la capacité de la voirie diminue (FNAUT Infos 73, 135).

« L'évaporation du trafic n'est pas une théorie, c'est un constat. L'exemple du pont Mathilde à Rouen, fermé du jour au lendemain après un grave incendie de poids lourd en 2012, en est une parfaite illustration. C'était le 29 octobre 2012. En tenant compte des reports du trafic dans l'espace, dans le temps et sur les autres modes, on s'est rendu compte qu'il manquait 10 % du trafic. A long terme, on estime l'évaporation du trafic à 20 %.

Autre exemple : la fermeture à la circulation des voitures, le 24 février 1992, là encore du jour au lendemain, de l'hypercentre de Strasbourg pour laisser place au tramway. Le choc a été immense : 50 000 véhicules en moins par jour, mais aujourd'hui, personne n'imagine revenir en arrière.

Ces cas ne sont pas isolés. Le professeur en politique des transports Phil Goodwin, de l'University College de Londres, a étudié des cas similaires dans 70 villes de 11 pays différents. Lui aussi conclut que les perturbations liées à la fermeture d'un axe routier n'ont qu'un temps et sont loin d'être aussi alarmantes que les prédictions ».

Un bilan de la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris, commandé par la Région Ile-de-France, a été publié en novembre dernier. D'après ce bilan, qualifié d'accablant par les médias hostiles à la politique de la maire PS de Paris, Anne Hidalgo, « aucun phénomène d'évaporation du trafic n'a pu être observé ou établi ». Frédéric Héran critique vertement cette affirmation péremptoire.

« En page 13 du rapport, il est noté que « pour quantifier cette évaporation, il faudrait mettre en place une enquête spécifique permettant de suivre les déplacements des usagers de la voie avant et après la mesure ». Mais cette enquête n'a pas eu lieu. Et, en page 15, le rapport insiste encore : « l'estimation de l'évaporation du trafic s'avère complexe en l'absence d'une connaissance fine de l'état initial avant fermeture ». Comment, dès lors, en tirer la conclusion catégorique qu'il n'y a pas eu d'évaporation du trafic automobile ? »

## Une idée qui progresse

On sait que la FNAUT préconise depuis longtemps une hausse de la TICPE sur les carburants routiers pour financer une politique ambitieuse de développement des transports collectifs (FNAUT Infos 260).

Après Philippe Duron, aujourd'hui président du Comité d'orientation des infrastructures, c'est Michel Neugnot, vice-président de Régions de France, qui propose une « extension de la TICPE » afin de permettre aux Régions d'assumer leur responsabilité en matière de TER.

## Disparité

En France, selon le rapport 2016 de la Commission des Comptes de Transport de la Nation, 44 % des investissements en infrastructures ont été consacrés aux routes (10,6 milliards d'euros) et 20 % aux voies ferrées (4,9 milliards), soit une répartition des dépenses rail + route de 32 % pour le rail et 68 % pour la route.

En Europe, seules l'Autriche (66 % rail, 34 % route) et la Suisse (60 % rail, 40 % route) investissent plus dans le rail que dans la route. En Allemagne, la répartition des dépenses est de 47 % pour le rail et 53 % pour la route.

## Et les transports ?

Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique, compte imposer davantage les habitations énergivores ou « passoires thermiques » (un logement sur 4) via la taxe foncière, et a annoncé un plan de rénovation d'un montant de 9,2 milliards d'euros. L'initiative est excellente, mais pourquoi le secteur des transports ne fait-il pas l'objet d'une plus grande attention ? On ne nous parle que de covoiturage, présenté comme la solution miracle...

## Des abus

L'UTP (Union des transports publics et ferroviaires) dénonce certains abus dans l'exercice du droit de grève et en demande un meilleur encadrement par la loi, sans pour autant remettre en cause le droit de grève lui-même.

Les préavis de grève de très longue durée facilitent les grèves surprises interdites par la loi Bertrand du 21-08-2007. Cette loi a imposé aux salariés de prévenir l'opérateur 48 h à l'avance de leur intention d'être gréviste, afin de lui permettre d'établir un plan de transport et d'informer les usagers (FNAUT Infos 176, 211). L'UTP dénonce aussi les grèves de très courte durée et l'utilisation abusive du droit de retrait, qui autorise un salarié à cesser le travail dès qu'il estime que sa vie est en danger (FNAUT Infos 234). Pour Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, « ces abus décrédibilisent le service public, les usagers n'ont plus confiance en lui et s'en détournent ».

● **Bruno Retailleau**, président LR de la Région Pays de la Loire : « Rennes va être à 1h25 de Paris et Bordeaux à 2h. Si Nantes reste à 2h, la façade atlantique va devenir le triangle des Bermudes », en clair une réserve d'indiens. Il réclame une LGV directe de Sablé à Nantes pour ramener le trajet Paris-Nantes à 1h30. Sans se demander si la SNCF pourrait remplir ses TGV sans passer par Angers...

## Liberté ?

● **Gérald Darmanin**, alors maire LR de Tourcoing et vice-président de la Région Hauts-de-France chargé des transports, et aujourd'hui ministre de l'Action et des Comptes publics. Après avoir rouvert aux automobilistes le centre-ville de Tourcoing, il défend sa politique pro-voitures à l'échelle régionale : « j'aime bien la voiture car c'est la liberté, ça permet aux familles nombreuses de faire leurs courses, et aux gens de transporter des choses » (la Voix du Nord). Des propos des années 1960...

## « Sport » automobile

● Le Grand Prix de formule 1, absent de France depuis 2008, reviendra en France en 2018, sur le circuit Paul Ricard. Pour **Christian Estrosi**, maire de Nice et ex-président LR du Conseil régional PACA, « c'est une formidable nouvelle pour le sport automobile, et une très belle victoire pour notre région et pour notre pays ». Et pour le climat ?

## MAL DIT

● Selon **Emmanuel Macron** : « La réponse aux défis de nos territoires n'est pas de promettre des TGV ou des aéroports de proximité à tous les chefs-lieux. Cela veut dire ne pas lancer de projets nouveaux, il nous faut sortir de la fascination pour les modèles d'hier ». La LGV Bordeaux-Toulouse était visée. Mais Toulouse est la 4<sup>e</sup> agglomération française par son poids démographique, pas une bourgade...

## Passage souterrain

Selon un journaliste local, les élus ont creusé l'idée d'un passage souterrain pour l'accès aux quais de la gare SNCF de Montaigu (Vendée).

## 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°261  
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

## Assises de la mobilité

Les Assises de la mobilité ont obligé les participants à revisiter leurs crédos et à les confronter à ceux des autres et aux nouvelles réalités de terrain.

Mais le temps imparti, très court, et le nombre d'auditions et d'échanges ont privilégié les institutions disposant de personnel permanent et parisien par rapport aux associations qui, elles, ne rassemblent que des bénévoles, de surcroît souvent provinciaux. Et le grand public est peu intervenu.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que la consultation des usagers et le financement de leurs associations n'aient été évoqués à aucun moment dans les ateliers des Assises.

D'autre part, les thèmes relatifs à la mobilité ont été segmentés. Le modèle économique du transport ferroviaire a été traité, en dehors des assises, par la mission Spinetta. Il en est de même du transport aérien : des assises spécifiques seront organisées en 2018 « pour trouver des mesures permettant d'améliorer la compétitivité du pavillon français ». Les infrastructures de transport ont été discutées par le comité d'orientation des infrastructures présidé par Philippe Duron. Des assises spécifiques sont prévues également pour traiter du transport des marchandises.

Ce saucissonnage modal de la problématique des transports a eu deux conséquences néfastes : il n'a pas permis d'aboutir à une vision politique d'ensemble ; et il a focalisé les Assises sur les nouvelles mobilités et les nouvelles technologies, rendant d'autant plus nécessaire une démarche d'intégration des différentes mobilités voyageurs au niveau de l'Etat et des collectivités territoriales, car l'équité et la complémentarité entre les modes sont deux exigences essentielles de la FNAUT.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

## Sommaire

<b>Dossier - Des RER dans les métropoles de province, un projet réaliste</b>	<b>2-6</b>
Investissements routiers, des projets archaïques	7
« Innovations »	8
Mobilité numérique et droits des voyageurs	9
La limite de vitesse à 80 km/h, une décision courageuse	10
L'abandon de Notre-Dame-des-Landes	11-12

# Des RER dans les métropoles de province : un projet réaliste



Les grands projets ferroviaires ne concernent pas que les voyages à longue distance ou le transport du fret. De nombreuses métropoles de province possèdent une étoile ferroviaire sous-utilisée. A partir de l'exemple des S-Bahn développés en Allemagne et dans les pays voisins, la FNAUT propose de mettre en place des services ferroviaires diamétraux à haute fréquence ou « RER », complémentaires des services TER traditionnels et desservant le cœur de ces agglomérations. Etroitement connectées aux transports urbains, ces offres ferroviaires attractives permettraient d'absorber une circulation automobile envahissante et d'éviter la construction de nouvelles infrastructures routières.

## Désenclavement routier, enclavement ferroviaire

La ministre des Transports Elisabeth Borne veut « dédramatiser la route, délaissée depuis le Grenelle de l'environnement » et lancer « un plan sur dix ans pour achever le désenclavement de la France grâce à une remise à niveau du réseau routier : contournements de bourgs et de villages, traitement des points noirs... une centaine d'opérations essentielles, trop longtemps reportées ».

Mais « achever » le désenclavement routier est un processus sans fin... : plus on en fait, plus il faut en faire, on trouve toujours un « maillon manquant ».

La ministre reprend le mythe de l'enclavement routier de « ces territoires qui voient partir entreprises et emplois ». On sait pourtant que la vitalité économique est liée d'abord aux initiatives locales (à Grenoble, ce développement est apparu avant 1900, bien avant l'arrivée des autoroutes...). Et il y a longtemps que les fameux « points noirs », dénoncés à tort comme principaux responsables des accidents, ont disparu.

Pour desservir « les zones blanches de la mobilité » ne disposant pas de transport collectif, la ministre n'a évoqué qu'un plan de covoiturage ou une offre de transport à la demande. Des pistes intéressantes, mais l'urgence est manifestement ailleurs.

Le réseau ferré classique continue à vieillir (à ce jour, les trains sont ralentis sur plus de 5 300 km de lignes). Et l'enclavement ferroviaire des villes moyennes et petites s'accroît : citée pour son enclavement routier, Aurillac en est un bon exemple. Les lignes dites secondaires ne sont plus entretenues, leur dégradation et leur exploitation déficiente font fuir les usagers et les fermetures démaillent le réseau au détriment du « transport du quotidien » des habitants des villes moyennes. Toutes les routes sont goudronnées et aucune n'a été fermée, mais 900 km de voies ferrées ont disparu entre 1981 et 2010, et 800 depuis 2011.

Jean Sivardière

# Des RER dans les grandes agglomérations de province ?



S-Bahn, Frankfurt Hauptbahnhof (Wikipedia)

➤ De nombreuses grandes agglomérations de province sont situées au carrefour de plusieurs voies ferrées et disposent d'une étoile ferroviaire à plusieurs branches, jusqu'à 9 (Toulouse).

## Des étoiles ferroviaires à valoriser

Alors que ces étoiles sont souvent sous-utilisées, certaines branches pouvant être désaffectées, il est logique de songer à les utiliser plus intensément pour relier ces agglomérations aux zones périurbaines et aux petites villes qui les entourent (FNAUT Infos 183, 186, 236). Les avantages attendus d'une telle démarche sont évidents :

- le train dispose d'une forte capacité et d'une forte attractivité auprès du public ; bien exploité, il permet d'absorber un trafic automobile massif ;
- il en résulte une amélioration du marché de l'emploi et une diminution de l'accidentalité (dont piétons et cyclistes sont souvent victimes), des nuisances urbaines (bruit, pollution de l'air, encombrement de l'espace public), des gaspillages de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre ;
- la congestion des grandes voiries urbaines diminue elle aussi (elle provient essentiellement du trafic local) ;
- on peut alors éviter l'élargissement des voiries existantes ou la construction de nouvelles voiries, opérations généralement ruineuses et difficiles à mettre en œuvre en raison du manque d'espace disponible, sauf à utiliser des zones agricoles ou naturelles dont les citoyens souhaitent la préservation ;
- les collectivités peuvent donc consacrer des crédits plus importants au développement des transports collectifs et des aménagements cyclables ;
- enfin le développement du transport ferroviaire dans les zones périurbaines permet d'envisager une répartition spatiale des logements et des activités plus rationnelle que l'actuel étalement urbain diffus car on peut alors densifier l'urbanisation autour des gares, une telle densification étant elle-même favorable à l'utilisation du train.

Une utilisation plus intense des étoiles ferroviaires permet ainsi d'amorcer un cercle vertueux dans la croissance urbaine, l'organisation de la mobilité, la préservation de l'environnement urbain et périurbain, et l'utilisation de l'argent public.

## TER ou RER ?

Deux types d'utilisation des étoiles ferroviaires sont possibles suivant la taille de l'agglomération.

Si l'agglomération concernée est de taille moyenne, la formule traditionnelle des dessertes TER est bien adaptée.

Si l'agglomération est une véritable métropole de plusieurs centaines de milliers d'habitants, une formule plus ambitieuse est nécessaire. Il faut envisager la création d'un « TER métropolitain » que nous appellerons « RER », analogue dans son principe aux RER d'Ile-de-France mais nécessitant sauf exception des investissements moins lourds.

La ministre des Transports Elisabeth Borne a évoqué récemment l'intérêt de mettre en place des RER dans les métropoles de province mais elle n'a encore pris aucune initiative concrète.

## Qu'est-ce qu'un RER ?

Un RER se distingue d'une desserte TER classique par les points suivants :

- les dessertes sont diamétrales, elles évitent des correspondances et dégagent des capacités en gare centrale ;
- les inter-stations sont courtes ;
- le matériel roulant, train classique ou train léger, est très performant (accélération, freinage) ;
- la fréquence de desserte est élevée (un train toutes les 10 ou 15 min), le cas échéant renforcée en heure de pointe ;
- l'amplitude des services est étendue tôt le matin et tard en soirée ;
- l'accessibilité du matériel roulant est excellente (plancher du matériel roulant au niveau du quai, portes larges et à ouverture rapide, espace réduit entre quai et train) d'où des montées/descentes rapides (FNAUT Infos 258) ;
- par suite les arrêts sont brefs (20 secondes, 30 ou 40 en gare centrale) d'où un gain supplémentaire de capacité de la gare centrale ;
- les correspondances avec le réseau urbain sont faciles ; un véritable maillage est obtenu s'il existe plusieurs gares dans la métropole ou si de nouvelles haltes sont créées.

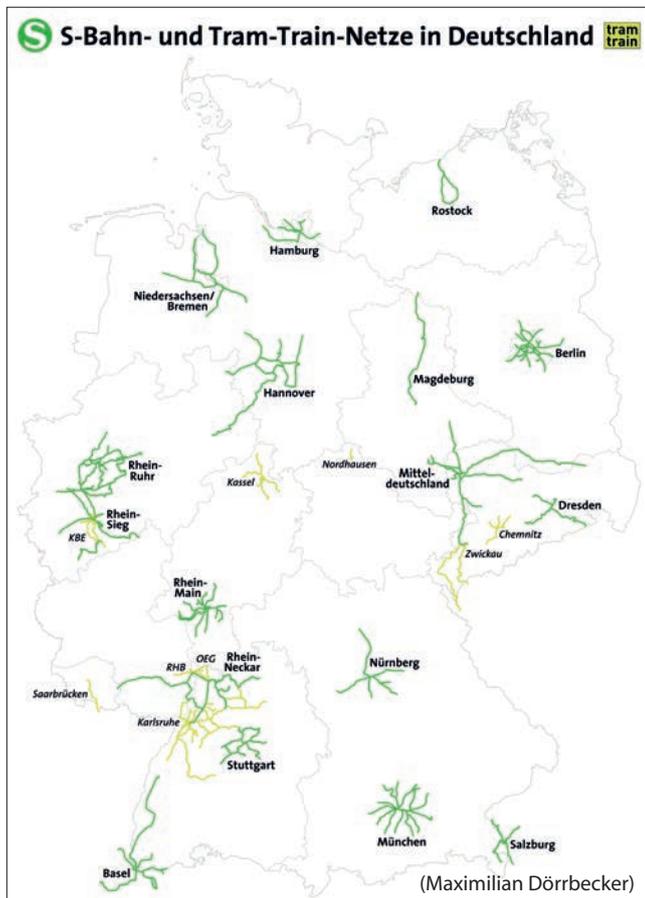
## Chez nos voisins

Le concept de RER s'est concrétisé depuis longtemps dans les pays européens voisins.

En Allemagne, le S-Bahn est apparu à Berlin dès 1930 ; dans les années 60, il s'est développé autour d'une vingtaine de métropoles - Stuttgart, Munich, Francfort, Cologne et la Ruhr, Hambourg - et même d'agglomérations de taille plus modeste (Leipzig, Dresde).

Les aires d'influence des métropoles sont de dimensions très différentes et sans rapport avec l'importance démographique de la métropole elle-même. C'est ainsi que les S-Bahn de Berlin, Francfort (Rhein-Main) ou Stuttgart ont des lignes relativement courtes malgré leur population importante.

- Le S-Bahn s'est développé de même :
- en Autriche (Vienne, Salzbourg, Innsbruck, Graz, Klagenfurt) ;
  - en Suisse (Zürich et Bâle, mais aussi Berne, Lucerne, Saint-Gall, le réseau vaudois et le Léman Express franco-suisse en gestation avec la liaison Genève-Annemasse en voie d'achèvement) ;
  - en Belgique (Bruxelles depuis les années 70, puis Anvers, et des créations en cours à Liège, Charleroi, Gand) ;
  - aux Pays-Bas (depuis les années 70, l'ensemble du réseau est desservi à la fréquence élevée : 15 min en pointe, 30 min en périodes creuses).
- Bien d'autres pays - Grande-Bretagne, USA, Japon, Chine, Inde - investissent massivement dans la desserte ferroviaire de leurs métropoles.



## Où en est-on en France ?

La France est restée à l'écart de ce mouvement général. Rares sont les agglomérations françaises qui disposent déjà d'une amorce de RER : Metz, Nancy, la Côte d'Azur (Métrazur). Quant à Marseille, Lille et Lyon, des études ont déjà eu lieu ou sont en cours. Mais la création de dessertes RER diamétrales est difficile si la gare centrale est en cul-de-sac (Marseille, Lille).

La FNAUT a proposé que le 4<sup>e</sup> appel à projets de TCSP urbains, attendu avec impatience depuis la fin 2014, soit centré sur les dessertes ferroviaires périurbaines par RER, TER ou tram-train (FNAUT Infos 245) - des dessertes écartées des appels à projets précédents sous prétexte qu'elles relevaient des Contrats de Plan Etat-Régions...

### Où créer des RER ?

Nous présentons dans la suite les propositions de nos associations de Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

L'aire à desservir est la zone d'influence de l'agglomération. Il s'agit de satisfaire les besoins de déplacements massifs et répétitifs vers les lieux de travail, d'études, de services administratifs ou de santé, de loisirs culturels et sportifs... Tout dépend de la structure démographique de l'agglomération, de son degré de polarisation sur la ville-centre, du nombre et de l'importance des villes satellites, de la densité des zones périurbaines.

### Les conditions du succès

Le RER ne doit pas se développer au détriment de l'offre TER à plus longue distance : il faut à la fois assurer une bonne desserte interne de l'agglomération et de bonnes relations avec les villes voisines.

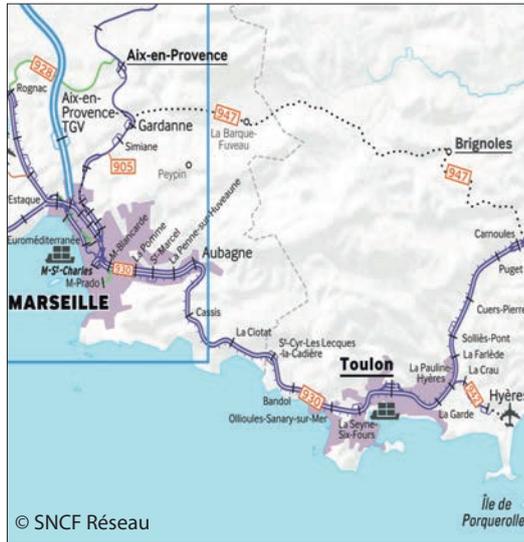
Des investissements lourds peuvent être nécessaires s'il faut créer des voies supplémentaires pour augmenter la capacité du réseau ferré dans la zone urbaine, aménager des voies de stockage des rames dans les gares terminus, ou rendre la gare centrale traversante si elle ne l'est pas encore (Lille, Marseille).

Une gouvernance ferroviaire commune entre Région et Métropole est indispensable, la Région ayant seule la compétence ferroviaire.

Il faut assurer une intégration physique et tarifaire entre le RER et les différentes composantes de la mobilité urbaine (réseau urbain, vélo, taxi...).

Enfin les dessertes RER doivent être complétées par des dessertes routières disposant de priorités de circulation sur les autoroutes radiales implantées sur les axes non desservis par le rail, suivant l'exemple de Madrid.

Gérard Mathieu et Jean Sivardière ■



### Toulon : un RER contre la congestion routière

Toulon-Provence-Méditerranée (TPM), agglomération de 440 000 habitants (plus de 600 000 dans l'aire urbaine), est ensermée entre mer au sud et relief au nord. Tous les axes routiers est-ouest sont saturés. La ligne est-ouest Marseille-Vintimille permet d'y développer les services TER, mais elle est en limite de capacité. Un traitement du nœud ferroviaire toulonnais, sans attendre la création de la ligne nouvelle Aubagne-Toulon, a été acté par le Contrat de plan Etat-Région 2015-2020, et le projet d'une desserte TER renforcée et diamétralisée l'a été dans le PDU 2015-2025 de TPM. Cette desserte n'a pas pour vocation de remplacer le TCSP toulonnais, elle en est complémentaire.

Des « études d'opportunité » ont donc été lancées pour accélérer la réalisation d'un RER toulonnais, nécessitant la création d'une 3<sup>ème</sup> voie entre La Seyne et La Garde-La Pauline.

Une première phase Toulon- Carnoules est assez facile à réaliser, car la gare de Carnoules possède une voie centrale pour le retournement des trains. Elle permettrait la desserte d'une halte à l'hôpital de Sainte-Musse, qui est programmée pour 2021.

La seconde phase Toulon-Sanary implique des travaux plus conséquents : création de la 3<sup>ème</sup> voie, d'une voie de retournement à Sanary et d'un point d'arrêt à l'Écaillon (parc de covoiturage). Une 6<sup>e</sup> voie à quai à Toulon, un saut-de-mouton et un doublement de la voie unique La Pauline-Hyères sont également nécessaires.

Alain Seguin, Toulon Var déplacements ■

### Rouen

L'étoile de Rouen comprend 5 branches actives dont deux sections périurbaines, portées par l'axe Paris - Le Havre, en direction de Val de Reuil et Yvetot, et trois autres en direction de Clères (Dieppe), Serqueux (Amiens) et Elbeuf (Caen). D'autres branches sont fermées au trafic voyageurs, dont trois à rouvrir : la ligne Rouen Rive Gauche

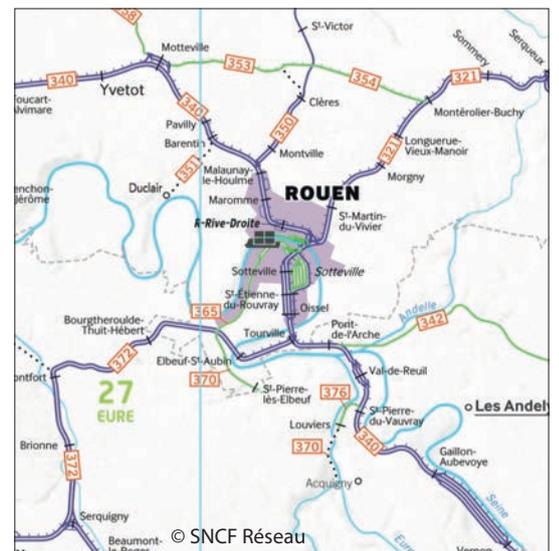
- Elbeuf-ville, située en zone urbaine et qui dessert près de 80 000 habitants, la ligne de la vallée de l'Andelle, qui dessert un secteur défavorisé et enclavé, et l'antenne Val-de-Reuil - Louviers, partiellement défermée et amorce d'une liaison TER intervilles Rouen-Louviers-Evreux à très fort potentiel de trafic.

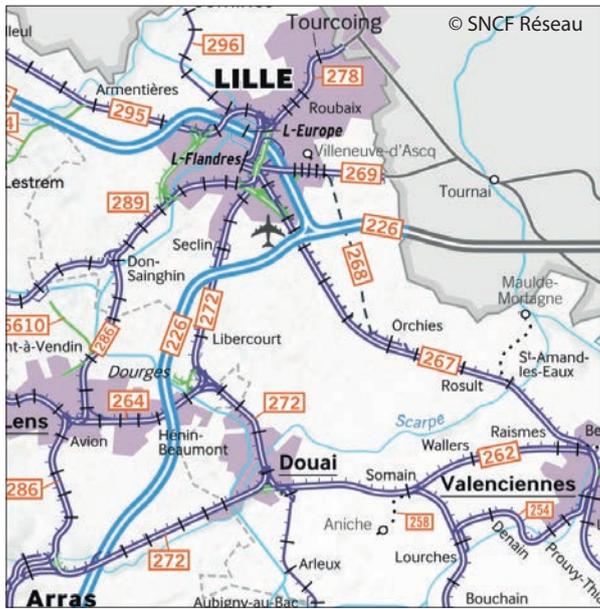
La gare de Rouen - Rive-Droite est ensermée dans un fossé entre deux tunnels et ne comporte que six voies à quai dont, facteur aggravant pour l'exploitation, la distribution est dissymétrique par rapport aux deux voies principales « passantes » Paris - Le-Havre. L'élaboration des horaires est pénalisée par la configuration des trois bifurcations (vers Dieppe, Amiens et Caen) situées de part et d'autre de la gare, dont aucune n'est équipée de saut de mouton. Enfin la section terminale de la ligne de Dieppe, au nord de Clères, a été mise à voie unique, avec seulement deux points de croisement. Ces contraintes limitent fortement l'offre actuelle : TGV Le Havre - Marseille, Intercités vers Le Havre et Paris, TER intervilles et omnibus. La desserte périurbaine est assez satisfaisante, sauf sur la ligne du nord.

A l'initiative de la FNAUT Normandie, une desserte diamétralisée Yvetot-Elbeuf a été créée fin 2008 : 10 gares intermédiaires sont desservies à fréquence de 1h. D'autres actions sont envisageables, tant en matière de renforcement de l'offre (la desserte d'Yvetot étant déjà renforcée en pointe, une diamétralisation à la fréquence de 30 minutes est possible) qu'en matière de maillage territorial (création de 2 haltes sur la ligne Rouen-Elbeuf pour desservir un centre commercial, un centre hospitalier et une usine Renault), d'intermodalité (meilleure articulation des dessertes TER périurbaines avec les transports urbains par création de haltes) ou d'intégration tarifaire (création d'un titre intermodal urbain).

A l'horizon 2035, l'ouverture de la nouvelle gare de Rouen - Saint-Sever, en liaison avec le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, permettra enfin de créer un vrai RER rouennais.

Bernard Champeaux, FNAUT Normandie ■





**Lille : tram-train ou RER ?**

La Métropole Européenne de Lille (MEL) avait en projet, depuis 20 ans, un tram-train à 3 branches : Lille-Comines (une voie unique non électrifiée, exploitée de manière déplorable par la SNCF), Lille-Baisieux (une ligne à double voie électrifiée sur laquelle circulent des TER, des trains de fret et des Intercités belges) et Lille-Seclin (une ligne à double voie électrifiée déjà très chargée par tous les types de trafics).

Les travaux devaient être réalisés en 2015-2020. Mais, toujours cité dans les schémas directeurs et autres SCOT, le projet est en état de mort clinique.

Certaines communes farouchement opposées ont même abandonné les réservations nécessaires de terrains ; la SNCF fermera la ligne Lille-Comines en 2019 ; la Métropole de Lille et la Région Hauts-de-France viennent de voter un crédit de 200 000 euros pour une nouvelle étude, l'objectif étant de savoir quelle technique serait la mieux adaptée pour l'exploiter : tramway ou TER, traction électrique ou diesel.

Puis la Région a présenté un projet de RER « Grand Lille » (dit REGL) : il s'agit d'une ligne nouvelle longeant la LGV Nord entre Lille et le Bassin Minier, sans connexion avec les réseaux urbains sauf à Lille-Flandres où serait construite une gare souterraine traversante. Ce RER se ramifierait sur certaines voies existantes à chaque extrémité (Armentières, Tournai, Courtrai au nord, Lens, Arras, Cambrai au sud). Il ne s'agit donc pas d'un S-Bahn en étoile autour de Lille. Le projet est en stand-by suite au débat public.

Mais comment utiliser cette étoile ferroviaire dont les lignes sont dans des états très variés, depuis la ligne sur le point de fermer jusqu'aux doubles voies très fréquentées ? Doit-on évoluer vers le modèle S-Bahn, vers le modèle tram-train, ou vers un simple tramway circulant sur une infrastructure transférée à la collectivité locale ? C'est la question.

**Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord**

**Toulouse : métro ou RER ?**

L'Association des usagers de transports de l'agglomération toulousaine et environs (AUTATE) porte un projet de transformation des 6 lignes TER en un véritable RER offrant une fréquence au quart d'heure en heures de pointe et à la demi-heure le reste du temps, avec une amplitude horaire élargie (5h-23h) ; 3 lignes sont envisageables : Rouffiac-Tolosan-Labège, Brax-Léguevin-Oncopole et Castelnaud d'Estretetfond-Muret.

Toutes les gares seraient connectées au réseau urbain structurant afin de faciliter les déplacements sur l'ensemble de l'agglomération. Il s'agit de desservir les zones d'emploi et d'habitat au-delà de la rocade afin d'absorber le trafic automobile de banlieue qui constitue plus de la moitié des déplacements et congestionne les voies rapides.

Ce n'est pas la 3ème ligne de métro (28 km) qui peut y parvenir car elle est quasiment incluse dans la seule commune de Toulouse (FNAUT Infos 251).

Outre la prolongation des lignes existantes de métro et de tramway et la mise en place de nouveaux bus à haute capacité, l'AUTATE demande donc en priorité la mise en place du RER.

La Commission Nationale du Débat Public a demandé qu'un conseil scientifique expertise deux projets alternatifs à la 3ème ligne de métro : un RER sur l'étoile ferroviaire, et un métro plus tourné vers le centre-ville.

Alors que l'ensemble du plan Mobilités de l'agglomération, qui comprend notamment une ligne de métro, un téléphérique, des lignes de bus Linéo, est évalué à 3,9 milliards d'euros, le conseil a évalué le coût du seul RER à 3,5 milliards d'euros, « avec un résultat insuffisamment robuste et évolutif en l'absence d'infrastructures dédiées. Modifier la gare centrale de Matabiau tout en maintenant les services actuels serait de plus très complexe. Et la mise en œuvre du projet s'échelonnerait sur plusieurs dizaines d'années. Le RER ne doit pas être écarté mais ne peut constituer une alternative permettant d'absorber 500 000 nouveaux déplacements quotidiens à l'horizon 2025 ».

Selon l'AUTATE : « Le comité scientifique a élargi le périmètre de notre proposition et pris en compte des gares supplémentaires pour aboutir à un coût dissuasif. Si on veut tuer son chien... ».

Pour l'heure, le seul projet local de RER est l'aménagement de la ligne au nord de Toulouse, avec

le doublement de la voie ferrée sur 19 km entre Castelnaud d'Estretetfonds et Matabiau. Un projet de 566 millions d'euros, programmé dans le cadre du projet de LGV Bordeaux-Toulouse. L'autre ligne pouvant muter en RER serait la ligne C Colomiers - Les Arènes. Le doublement des voies coûterait 50 millions d'euros.

**Marie-Pierre Bès, présidente de l'AUTATE**

**Strasbourg**

Un défaut majeur de l'offre ferroviaire dans l'agglomération de Strasbourg (500 000 habitants) est la structure radiale du réseau TER : les 7 lignes ont leur terminus en gare centrale, une correspondance est donc nécessaire pour les trajets banlieue-banlieue.

Ce défaut réduit l'attractivité du TER et constitue pour la gare centrale une contrainte d'exploitation du fait de l'occupation des voies par les trains.

L'association ASTUS a donc fait réaliser une étude universitaire sur la possibilité de créer, sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire locale, des liaisons diamétrales nouvelles s'intercalant dans la grille TER actuelle.

Le RER pourrait être implanté dans un rayon de 20 à 30 km autour de la ville de Strasbourg, suivant 3 lignes diamétrales. La fréquence serait de 30 minutes en heures de pointe en HP, 1h en heures creuses.

Les 14 gares présentes sur le territoire de la métropole, déjà desservies par bus ou tramway, seraient à rénover ; 6 haltes proches des zones d'habitat dense, d'emploi ou au croisement d'axes lourds du réseau urbain pourraient être créées ; une nouvelle gare pourrait même être construite au croisement des autoroutes A4 et A340.

Un projet analogue est en cours de mise en œuvre à Fribourg sur 235 km de lignes radiales, il sera opérationnel en 2020 pour une dépense de 300 millions d'euros (la moitié du coût du GCO).

**François Giordani, président d'ASTUS**





Lyon

Des dessertes diamétrales réunissant deux à deux, via les gares de Part-Dieu ou Perrache, les directions de Grenoble, Ambérieu, Valence, Saint-Etienne, Roanne et Mâcon sont unanimement souhaitées au sein des associations lyonnaises. Restent à préciser les distances à desservir, à partir de Lyon, sous les formes RER ou TER classique.

Des travaux lourds seront nécessaires pour augmenter la capacité du tronçon commun nord-sud passant par la Part-Dieu : sextuplement des voies, en surface, de Lyon - Saint-Clair à La Guillotière, quadruplement entre La Guillotière et Grenay, et de nombreuses mesures de moindre envergure pour améliorer le système ferroviaire local.

Des gares supplémentaires seront également nécessaires, celles desservies par les TER sont parfois trop distantes :

- 4 ou 5 sur l'axe Perrache - Givors
- Saint-Etienne (plus de 70 000 personnes vivent à un ou deux km de la voie ferrée entre Saint-Chamond et Givors, mais ne disposent que de deux gares : Saint-Chamond et Rive-de-Gier).
- autant entre Lyon-Guillotière et Bourgoin, avec une montée en puissance de la gare de Vénissieux, très bien connectée aux transports urbains.

Le tram-train de l'Ouest lyonnais doit être intégré au système de transport urbain (à minima une intégration billettique/tarifaire). L'association Lyon-Métro-Transport Public (LMTP) réfléchit à la manière d'amener le tram-train, depuis son terminus de Lyon - Saint-Paul, en ville (quartiers Cordeliers/Terreux/Hôtel de Ville) et à la gare de Perrache via le 5<sup>e</sup> arrondissement.

Les distances inter-gares ne devraient pas excéder 7 à 800 m dans Lyon et les communes de 1<sup>ère</sup> couronne (Tassin, Fran-

cheville) car l'urbanisation y est assez dense pour justifier des gares rapprochées, accessibles à pied et en vélo. On serait alors dans une configuration de métro léger («Stadtbahn»).

**Bernard Girard, président de LMTP**

## Nantes

La FNAUT Pays de la Loire, en liaison avec l'ANDE (Association nantaise déplacements environnement) et le Collectif Transport de Nantes, souhaite depuis longtemps la valorisation de l'étoile ferroviaire nantaise pour faire face au dynamisme démographique et à l'étalement urbain.

Quelques avancées ont été obtenues : tram-trains Nantes-Clisson et Nantes-Châteaubriant, pôles multimodaux dans l'agglomération, intégration tarifaire dans le périmètre de la métropole urbaine. Mais beaucoup reste à faire, et les associations s'inquiètent du manque de dialogue entre les dirigeants de la Métropole (PS) et ceux du Conseil Régional (LR), d'accord pour promouvoir l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes mais incapables de prévoir de nouvelles liaisons ferroviaires et d'aménager des sites d'échanges évidents (Indre, Chantenay, Saint-Sébastien, La-Chapelle-sur-Erdre) pour les transports du quotidien.

Or les besoins augmentent dans un espace en croissance démographique forte et où les embouteillages liés aux déplacements domicile-travail empoisonnent l'air et la vie des citoyens.

La diamétralisation des services ferroviaires est une des solutions pour désengorger la gare de Nantes. On peut imaginer des liaisons :

- Savenay-Nantes-Ancenis, harmonisées avec les TER Le Mans-Angers-Saint-Nazaire-Le Croisic plus rapides ;
- Clisson-Nantes-Savenay ;
- Châteaubriant-Nantes-Sainte-Pazanne, avec une électrification ou l'usage de matériel bimode ;



- Carquefou-Nantes-Savenay ou Nantes Pont Rousseau - Bouaye, avec reconstruction de la ligne de Carquefou.

De nouvelles gares devraient être ouvertes : Sainte-Luce-sur-Loire et Bouguenais-les-Couëts en lien avec la ligne urbaine 3 de tramway, mais aussi des gares centrales de correspondance, Ile-de-Nantes avec les lignes 2-3-4, Baco ou Petite-Hollande avec la ligne 1. Les pôles multimodaux ne devraient pas être de simples panneaux publicitaires mais des lieux d'échange brisant la logique d'une agglomération très centralisée.

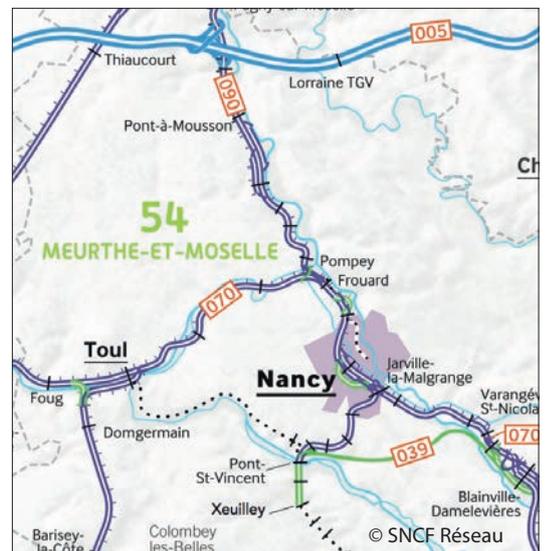
**Jérôme Dyon, ANDE**

## Nancy

L'AUT Lorraine porte depuis 20 ans un projet de RER pouvant desservir Nancy (une aire urbaine de 430 000 habitants) et valorisant une étoile ferroviaire parfaitement adaptée au concept de RER (FNAUT Infos 183) : une gare de Nancy-ville remarquablement située au centre de l'agglomération et offrant de nombreux accès faciles à pied ; et une étoile à 4 branches bien disposées et irrigant des zones de densité variant de 100 à plus de 500 habitants/km<sup>2</sup> sans jamais tomber au-dessous de 50 :

- Nancy - Toul à l'ouest ;
  - Nancy - Pont-à-Mousson et la future gare TGV/TER de Vandières, voire Metz au nord ;
  - Nancy-Lunéville à l'est, avec d'ailleurs des antennes pouvant prolonger un RER dans l'esprit d'un S-Bahn, vers Epinal voire Saint-Dié ;
  - Nancy - Pont-Saint-Vincent au sud.
- Les fréquences des trains sont encore très inégales suivant les branches, tous les services ne sont pas diamétralisés, les points d'arrêt sont en nombre insuffisant et inadaptés à l'évolution de l'habitat et des activités, et des communes traversées ne sont pas desservies (Vandœuvre, 30 000 habitants).

**Claude Pierre dit Barrois, président de l'AUT Lorraine**





**Grenoble : un RER bien adapté à la configuration de l'agglomération**

Grenoble est située au confluent de trois vallées le long desquelles l'urbanisation s'est développée, une configuration très propice à la mise en place d'une desserte RER offrant une alternative à la voiture coincée sur les autoroutes locales saturées.

La zone dense dispose déjà de 3 gares - Grenoble, Echirolles et Grenoble-Université-Gières - qui permettent un bon accès aux principaux centres urbains et au campus universitaire. La priorité est maintenant de développer les liaisons vers Voiron-Rives, Tullins - Saint-Marcellin et Brignoud car, aujourd'hui, les fréquences ne sont pas encore au 1/4 d'heure en heures de pointe, il subsiste des trous horaires de près de 3 heures dans la journée et il manque des trains en soirée.

Une halte à Domène est nécessaire pour compléter la desserte du territoire. Des aménagements sont à réaliser pour le retournement des trains à Brignoud : les travaux, pourtant financés dans le cadre de la modernisation de la ligne du sillon alpin, n'ont toujours pas commencé. La réservation de l'emprise nécessaire pour passer à 4 voies la section Moirans-Grenoble doit être inscrite dans les plans d'urbanisme.

Ces dessertes de type RER sont un complément aux dessertes TER vers Lyon, Valence et Chambéry. La desserte du sud grenoblois - parent pauvre de la desserte en transports publics - est à réaliser par tram-train, mieux adapté à la configuration du réseau ferré. Mais une augmentation des fréquences vers Vif pourrait être mise en œuvre dès maintenant. A plus long terme la réouverture de la ligne vers Izeaux et Saint-Rambert permettrait de desservir ce territoire en voie d'urbanisation.

**François Lemaire, ADTC-Grenoble**

**Un RER à Marseille ?**

Le concept de RER se heurte, à Marseille, à un handicap sérieux : la gare Saint-Charles, pivot des transports régionaux, est en cul de sac !

On pourrait utiliser la gare de Blancarde comme gare de passage. Mais un train passant par le triangle des Chartreux devrait cisailer de nombreux itinéraires issus de Saint-Charles, ce qui diminuerait la capacité de cette gare.

Par ailleurs, la gare de Blancarde, bien qu'aujourd'hui desservie par deux lignes de tramways et une ligne de métro, n'offre de correspondances pratiques ni avec une gare routière (alors que la gare routière de Saint-Charles rayonne sur un très vaste territoire régional), ni avec les TGV et les trains Intercités, ni avec les cars desservant l'aéroport de Marignane.

Avec le projet de Ligne Nouvelle Marseille-Nice est né celui d'une gare souterraine à Saint-Charles, qui permettrait de raccorder la LGV Méditerranée et les lignes de Miramas (par Rognac et par Martigues) à la ligne d'Aubagne et Toulon, et de créer ainsi un RER diamétral connectant Aubagne aux deux lignes de l'étang de Berre. Même si la ligne Marseille - Aix-en-Provence, ne pouvant y être raccordée, se trouve écartée du dispositif, cette gare serait tout de même un net progrès, désaturant le nœud marseillais et allant dans le sens de la création d'un RER. Sa construction aurait dû être séparée du projet de Ligne Nouvelle et lancée plus tôt.

Seuls des trains Toulon-Aix directs par les Chartreux, avec arrêt à Blancarde, limités à un ou deux par heure pour ne pas créer trop de cisaillements, sont donc envisageables à court terme. Compte tenu du matériel TER disponible en PACA, ces trains seraient à traction diesel alors qu'une partie du parcours est électrifiée.

**Claude Jullien, FNAUT PACA**

**Bordeaux : un TER métropolitain**

La nécessité d'un RER (ou TER Métropolitain) à Bordeaux s'impose comme une évidence : l'aire urbaine, qui compte 1 200 000 h (aujourd'hui la cinquième de France), ne peut être efficacement desservie que par un réseau ferré majeur utilisant la présence favorable d'une étoile ferroviaire à sept branches (dont six sont électrifiées) et d'une ligne de ceinture ouest.

Chaque année la population augmente de plus de 10 000 habitants et les encombrements deviennent récurrents sur la rocade autoroutière, qui cumule trafic de transit (plus de 9000 camions par jour) et trafic local lié à une périurbanisation galopante en raison de l'augmentation des prix du foncier au centre.

Trois lignes de tramway totalisant environ 80 km ont été construites depuis l'an 2000. Des extensions du réseau sont prévues mais elles ne concernent que l'agglomération dense au sens strict, et les parcs-relais situés

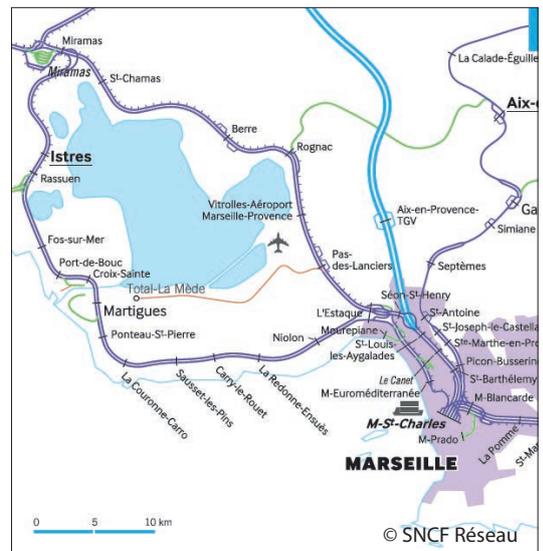
à leurs extrémités sont saturés dès les premières heures de la matinée.

Une quinzaine de gares ferroviaires sont situées dans les limites de la métropole, avec des niveaux de desserte très différents (certaines sont d'ailleurs fermées). Leur insertion dans un réseau RER (ou TER Métropolitain) pourrait se faire sans grandes difficultés.

Plus délicats à résoudre seraient les problèmes de saturation des sorties Sud (vers Arcachon et l'Espagne) et Sud-Est (vers Langon et Toulouse) de la gare Saint-Jean, dont la solution passe par les améliorations de capacité prévues dans le cadre de la construction d'une ligne nouvelle vers Toulouse et l'Espagne. Des sillons supplémentaires seraient alors disponibles sur ces deux axes. Avec quelques adaptations de signalisation, la sortie Nord, qui a fait l'objet d'une mise à quatre voies récente, est apte à absorber une augmentation importante du trafic.

Une desserte diamétrale par des TER Métropolitains de la métropole Bordelaise aurait pour avantage de fluidifier la Gare Saint-Jean, handicapée par des lourdeurs d'exploitation (60 % des circulations toutes activités confondues ont été en retard au départ en 2016).

**La FNAUT Nouvelle Aquitaine**



## A31 bis : un projet du passé

**L'A31 bis constitue comme d'autres projets autoroutiers - A45 Lyon – Saint-Etienne, le Grand Contournement Ouest de Strasbourg et bien d'autres... - un exemple type de projet à revoir, en abandonnant les schémas du passé.**

L'Etat continue à étudier, en Lorraine, le projet A31 bis consistant à augmenter la capacité de l'autoroute A31, aujourd'hui saturée, entre la frontière luxembourgeoise et Toul, par la création de deux barreaux neufs et des élargissements sur place. Le coût du projet est évalué autour de 1,2 milliard d'euros.

Or il est bien connu que cette stratégie de renforcement des capacités routières est contre-productive, elle ne fait qu'induire de nouveaux trafics : plus on en fait, plus il faut en faire.

Le projet A31 bis est surdimensionné : il prévoit notamment un barreau autoroutier entre Toul et Dieulouard, pour un trafic prévu de seulement 12 000 véhicules/jour. Il est en totale contradiction avec une politique de protection de l'environnement.

Dans la partie Sud, l'environnement particulièrement riche du Toulais (parc naturel régional de Lorraine, boucles de la Moselle, Petite Suisse) serait sacrifié, de même que 120 ha de terres agricoles.

Dans la partie Nord, la nouvelle traversée autoroutière au sein d'une conurbation de 150 000 habitants s'ajouterait

à l'autoroute A31 existante en plein cœur de la ville de Thionville, elle entraînerait une nouvelle coupure physique et des nuisances insupportables.

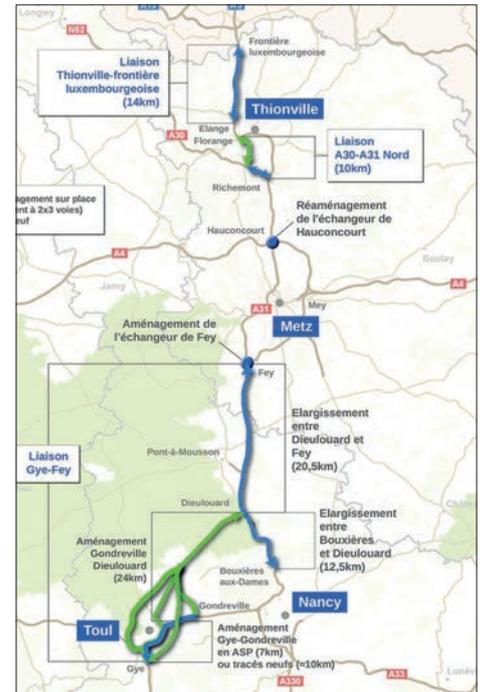
C'est le renforcement des transports collectifs, incontournable, qui est prioritaire. Chaque jour 84 000 travailleurs se rendent de Lorraine au Luxembourg. L'effort en cours pour renforcer l'attractivité du train ne sera pas suffisant pour répondre à la demande de déplacements domicile-travail : des investissements plus massifs sont indispensables.

La FNAUT et l'association AGIRR demandent donc au gouvernement de revoir le projet A31 bis :

- retrait des deux tronçons autoroutiers nouveaux (Toul-Dieulouard et contournement de Thionville) ;
- création d'une troisième voie sur l'axe routier Thionville - frontière luxembourgeoise, à réserver aux autocars et au covoiturage (comme va le faire le Grand-Duché côté luxembourgeois) ;
- organisation d'une intermodalité ambitieuse autour des gares du sillon mosellan Nancy-Metz-Thionville ;

- autorisation à donner par l'Etat à la région Grand Est d'introduire une redévance régionale poids lourds pour redonner de l'attractivité aux infrastructures ferroviaires et portuaires lorraines.

**Gabriel Humbert, AGIRR**



## La liaison A13-A28 : une erreur historique

Le contournement autoroutier Est de Rouen est un projet datant de 1970, basé sur l'argument classique : « il faut stimuler le développement économique de l'agglomération ». Or, 50 ans plus tard, on constate que la métropole rouennaise a poursuivi son développement, sans contournement (liaison A13-A28 de 41,5 km). Alors que les mutations techniques et sociétales vont bouleverser nos modes de déplacement, les autorités locales et nationales n'ont pas mis à jour leur logiciel de décision !

Pourtant, nous avons vécu ici le cas d'école dit du « pont Mathilde », un pont autoroutier enjambant la Seine, supportant 80 000 véhicules/jour et détruit suite à l'accident d'un camion chargé d'hydrocarbures. Très vite, les maires, présidents d'agglomération, de région, de département, de CCI et le préfet ont su trouver des solutions et élaboré un plan de circulation faisant appel à un contournement Ouest ! La décision fut prise, hélas, de reconstruire ce pont autoroutier au lieu d'en faire un pont urbain accueillant piétons, cyclistes et bus comme demandé dans des pétitions citoyennes... Et les décideurs actuels continuent à promouvoir le contournement Est, présenté comme remède universel et incontournable à tous les maux urbains.

**Jean-Paul Camberlin**

Le contournement Est est manifestement inutile : la congestion routière est d'origine locale, le trafic de transit étant assez marginal, d'autant que l'axe « Calais-Bayonne », parfois baptisé « Göteborg-Gibraltar » bien que cela n'ait aucun sens en termes de flux, peut emprunter bien d'autres itinéraires.

Comme pour l'A65, le faible potentiel de trafic de l'ouvrage (qui sera à péage) va nécessiter des péages dissuasifs. Le « barreau de desserte » de Quincampoix va être construit de façon concomitante, ce qui aggravera immanquablement les embouteillages, qui auront déjà à peine baissé avec la mise en service du contournement Est.

Mensonge récurrent des promoteurs du contournement : Rouen serait la seule métropole en France ou en Europe à être dépourvue d'un « ring » autoroutier. Or Strasbourg est dans ce cas. Nice, coincée entre mer et montagne, ne pourra probablement jamais en construire, sans que cela la conduise à la récession... Et Anvers, ville portuaire citée localement comme l'exemple à suivre, n'est pas mieux lotie que Rouen, sans que cela ait freiné son développement. A contrario, Charleroi est parfaitement dotée en infrastructures routières, avec le succès économique que l'on connaît...

**Un militant de la FNAUT habitant à Rouen**

**Frédéric Sanchez**, président PS de la Métropole de Rouen : « l'amélioration des infrastructures est un facteur clé de développement. Le contournement Est permettra de mieux nous relier au reste du monde, mais il sera aussi le moyen de mieux organiser les flux de circulation sur notre territoire, et d'aller vers une métropole plus apaisée ».

**Hervé Morin**, président UDI de la Région Normandie : « c'est un équipement capital pour la région, il nous reliera au reste de l'Europe, un chaînon de l'axe Copenhague-Lisbonne ».

La ministre **Elisabeth Borne**, hostile aux grands projets ferroviaires, a approuvé le contournement routier.



## « Innovations »

Il existe des innovations utiles et la technologie évolue vite et de manière imprévisible. Cependant la FNAUT s'est toujours méfiée des projets « innovants », et l'expérience lui a souvent donné raison : tramway sur pneu, aérotrain et autres solutions miracle ont quitté la scène, remplacés par des techniques moins tape-à-l'œil mais fiables.

### Limoges à 30 min de Paris ?

Un centre d'essai de la technique Hyperloop (FNAUT Infos 259) pourrait être implanté à Limoges par la société Transpod. Son directeur propose déjà une liaison Paris-Toulouse par Limoges, un projet bien plus sérieux, paraît-il, que celui de son concurrent Hyperloop TT implanté à Toulouse, une liaison Montpellier-Toulouse à 1 200 km/h.

Selon le quotidien *Le Populaire*, la perspective de mettre Limoges à 30 min de Paris n'est plus utopique : « le TGV est à oublier, à ranger au rayon des vieilleries de l'histoire industrielle du 20<sup>ème</sup> siècle ». Pour Vincent Léonie, délégué départemental de l'UDI, « Hyperloop pourrait être la solution d'ici 15 ou 20 ans ». Le maire LR de Limoges, Emile-Roger Lombertie, est sceptique...

Quant aux internautes, ils se sont enflammés : « une formidable opportunité pour dynamiser Limoges et le Limousin ; un projet futuriste mais réaliste ; soyons visionnaires pour notre territoire, ayons l'intelligence de bâtir pour les générations futures ; Limoges a droit à une grande première ; j'ai vu les prototypes, je suis rassuré sur la sécurité ».

### Train suspendu

Sky Train, un train suspendu alimenté par batterie au lithium, est proposé par la compagnie Zhongtang Sky Railway Group, basée à Chengdu (Chine).

Seang Bunleang, un membre de la délégation cambodgienne qui a visité Chengdu, espère que ce nouveau mode pourra être implanté à Phnom Penh.

Les hommes d'affaires d'autres pays, dont les Etats-Unis et l'Italie, ont également manifesté leur très grand intérêt pour ce projet : Sky Train circule à 5 m au-dessus du sol et peut atteindre une vitesse de pointe de 65 km/h. Ils estiment qu'il s'agit d'un « bon mode de transport, capable de contribuer à réduire les embouteillages et la pollution dans les zones touristiques » mais ils oublient qu'il circule au sol et laisse la voirie libre pour les voitures.

### Route solaire

Il y a un an, le ministère de l'écologie annonçait que la route solaire de Tourouvre (Normandie), qui a coûté 65 millions d'euros, allait produire 17 963 kWh par jour... puis seulement 767 kWh, soit 23 fois moins. Mais cette route très médiatisée par Ségolène Royal n'a produit concrètement que 409 kWh/jour en 2017.

Si sa durée de vie est de 15 ans, elle délivrera au total 2,2 millions de kWh et la moitié si

elle dure seulement 7 ans, ce qui est possible car elle subit de fortes contraintes physiques (passage des véhicules, variations thermiques, effets des orages). En un an, 5% des dalles ont déjà dû être remplacées.

### Train à hydrogène

C'est la nouveauté qui va sauver le rail ! Un train régional « zéro émission » et silencieux fabriqué par Alstom, le Coradia iLint, est mis en service en Basse-Saxe : « une première mondiale, une bouffée d'oxygène pour l'environnement, un train révolutionnaire, une véritable percée dans le transport ferroviaire ». La solution pour les lignes non électrifiées ? Il faut voir la question de la production de l'hydrogène.

### Voiture autonome

Joë Kaeser, PDG de Siemens : « Si rien n'est fait pour lutter contre les embouteillages, les voitures sans chauffeur ne pourront les éviter ! L'urbanisation croissante pose des problèmes de congestion partout dans le monde. *Les trains, métros et tramways seront plus que jamais nécessaires.* Les besoins de mobilité des personnes sont en pleine croissance, le transport collectif de masse est donc un marché d'avenir, tiré par une forte demande mondiale, dont la consolidation est loin d'être finie ».

On peut utiliser intelligemment la voiture autonome mais ce n'est pas la solution miracle (FNAUT Infos 256) :

- la navette autonome a un faible débit, elle n'est donc adaptée qu'à la desserte des zones de faible densité ;

- sa vitesse commerciale est très faible (10 km/h), elle n'est donc adaptée qu'aux trajets de courte distance.

*Ci-dessous : une navette autonome (Lyon) arrêtée par... un pigeon.*



(Bernard Gournay)

## Peut-on réduire les temps de parcours des trains ?

Les idées recensées par Gérard Mathieu ont été présentées dans FNAUT Infos 244, 245 et 258. L'étude a été complétée par l'exemple du TER Caen-Rouen. Le cas des relations Paris-Clermont a été détaillé.

### Le TER Caen-Rouen

La ligne actuelle est très sinueuse (162 km, 127 km seulement par la route dont 102 sur l'A13, parcourables en 1h25 selon Mappy). Deux trains directs quotidiens, créés récemment, relient Caen et Rouen en 1h24, ils sont peu fréquentés mais leurs horaires, mal positionnés, n'ont fait l'objet d'aucune publicité. La réünification de la Normandie va accroître les besoins de mobilité entre Caen (405 000 habitants dans l'aire urbaine) et Rouen (660 000 habitants). D'où l'intérêt de réduire le temps de parcours de 7 min en relevant les vitesses maximales. En ramenant la marge de régularité de 4,5 à 3 min/100 km, on peut encore gagner 2 min.

La desserte quotidienne comprend également 4 trains semi-directs (4 arrêts, trajet en 1h33) et 3 omnibus (6 ou 8 arrêts, trajet en 1h38 ou 1h43). Un arrêt « coûtant » 2,5 min, la suppression de 2 arrêts ferait gagner 5 min supplémentaires, mais elle n'est envisageable que si la desserte de la ligne est étoffée afin d'améliorer les relations des villes intermédiaires avec Caen et Rouen et de mieux satisfaire les besoins de cabotage (comme sur Lyon-Grenoble : 28 relations de bout en bout/jour/sens auxquelles il faut ajouter les dessertes de proximité de Lyon et de Grenoble).

### L'Intercités Paris-Clermont

Le Paris-Clermont actuel de 18h00 est sans arrêt, le parcours se fait en 3h21 (3h09 avant travaux en cours). Les autres trains Paris-Clermont desservent Nevers, Moulins, Vichy, Riom et Clermont. Le trajet se fait en 3h41 en moyenne ; les arrêts « coûtent » chacun 5 min dont 2 min en gare.

Des relèvements de la vitesse maximale sont possibles, surtout au nord de Nevers, et feraient gagner 11 min. On regagnera par ailleurs 12 min à la fin des travaux en cours (qui ne visent pas à augmenter les vitesses maximales).

Si on ramenait la détente horaire de 4,5 min à 3 min/100 km, on gagnerait encore 6 min. Il serait par contre difficile de réduire la durée des arrêts.

Pour des raisons commerciales, le nombre des arrêts ne peut être réduit. Si on augmentait la vitesse des entrées et sorties de gares, on pourrait gagner au moins 1 min par arrêt. Le gain total possible est donc d'environ 11 + 12 + 6 + 4 = 33 min. Le meilleur temps sans arrêt serait alors d'environ 2h50, celui avec 4 arrêts d'environ 3h10.

# Mobilité numérique et droits des voyageurs

(Uber)

Le service juridique de la FNAUT (Agathe de la Bruyère, Marc Debrincat et Anne-Sophie Trcera) a évalué les conséquences de l'émergence de l'économie numérique et de l'apparition des « nouvelles mobilités » : covoiturage, autopartage, Transports Publics Particuliers de Personnes (T3P : VTC et taxis), navettes automatiques.

## Information sur les prix

Les prix des services considérés étant libres, l'information sur ces prix doit être impérativement portée à la connaissance du consommateur. Si le prix n'est pas déterminable avant l'exécution de la prestation, les éléments de calcul du prix doivent être préalablement communiqués. Les prix des trajets en covoiturage et des locations en autopartage ou en libre-service étant définis à l'avance, la question se pose surtout pour les T3P.

Si les clients des taxis sont clairement informés des tarifs pratiqués, il n'en est pas de même pour ceux des VTC. En effet, le secteur des VTC n'est pas couvert par des textes spécifiques, et la réglementation en vigueur, notamment l'arrêté du 3-12-1987 relatif à l'information sur les prix, est très mal adaptée à la réalité de l'économie numérique. Il est donc urgent de faire évoluer les obligations des professionnels des VTC sur l'information relative aux prix.

Pour certains services de VTC, comme c'est souvent le cas dans les transports, les prix évoluent en fonction de l'offre et de la demande, selon les principes du « yield management ». Un encadrement de cette pratique est nécessaire, la FNAUT a émis des propositions à ce sujet.

## Plateformes et notations

Pour les nouvelles mobilités, il existe généralement une plateforme internet mettant en relation le voyageur et le transporteur. La responsabilité des plateformes porte sur les informations qu'elles communiquent et organisent, notamment le classement des offres par algorithmes et la prestation de mise en relation. Elles ne sont pas responsables de l'exécution du service de transport lui-même. Cependant, pour les VTC et taxis, il existe une responsabilité spécifique des plateformes, issue de la loi Grandguillaume du 29-12-2016, en cas de défaut d'exécution du service.

La notation des clients et des prestataires est un des moteurs de l'économie numérique, un certain nombre de services de mobilité étant assurés par de simples particuliers (covoiturage) ou par des professionnels qui ne sont pas directement salariés de l'entreprise commercialisant le service.

Des informations sur l'existence du système de notation, d'un droit d'accès à cette notation et des conséquences de cette notation devraient être obligatoirement rendues publiques. Ces exigences pourraient faire l'objet d'une législation, sur le modèle de l'encadrement des avis des consommateurs.

Enfin certaines dispositions des conditions générales de vente des plateformes de covoiturage ou de VTC étudiées recèlent des clauses abusives susceptibles d'être portées devant les juridictions, notamment celles qui limitent la responsabilité de la plateforme ou l'exercice des actions en justice par le consommateur.

## Responsabilité en cas d'accident

L'étude a porté sur les aspects civils (non pénaux) de la responsabilité en cas d'accident lors d'un trajet en VTC, en covoiturage ou en voiture louée.

Cette responsabilité civile est régie par la loi Badinter du 5-7-1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. La simple implication d'un véhicule terrestre à moteur dans l'accident suffit pour que la loi s'applique.

La notion de véhicule terrestre à moteur est entendue de manière large, elle permet d'intégrer les navettes automatiques et les voitures autonomes, même si la réglementation de leur expérimentation n'est pas aboutie.

La loi Badinter pose le principe de l'indemnisation intégrale des victimes d'accidents de la circulation. La victime doit se retourner contre le conducteur ou le gardien du véhicule impliqué dans l'accident. L'assureur est alors tenu de présenter à la victime une offre d'indemnisation dans un délai de huit mois à compter de l'accident.

A défaut d'assurance, la loi Badinter garantit une indemnisation : le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO) se substitue à l'assureur si le conducteur responsable n'est pas correctement assuré et se retourne contre celui-ci.

## Traitement des litiges

La généralisation des modes de résolution extrajudiciaire des litiges dans le domaine de la consommation est intervenue

en France à la suite de la transposition de la directive européenne du 21-5-2013 par le biais de l'ordonnance du 20 août 2015 et des décrets d'application des 30-10-2015 et 7-12-2015. Dorénavant, l'ensemble des entreprises de transports ou de voyages doit adhérer à un médiateur d'entreprise ou de secteur et proposer au consommateur le recours à un médiateur.

Les grandes entreprises de mobilité traditionnelle se sont conformées à cette nouvelle obligation. Ainsi, ont été mis en place de longue date les médiateurs du groupe RATP et de SNCF Mobilités.

Plus récemment, le secteur du tourisme et du voyage a instauré une médiation. Les juristes de la FNAUT ont examiné si les plateformes de VTC, taxis, covoiturage et autopartage se sont mises en conformité avec ces nouvelles obligations légales sur la base de l'analyse de certaines d'entre elles.

La médiation doit porter pour l'ensemble des plateformes sur les services de mise en relation. Pour les VTC et taxis, responsables de plein droit de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport, la médiation doit aussi porter sur l'exécution de la prestation de transport.

La Commission d'évaluation et de contrôle de la médiation de la consommation n'a référencé aucun médiateur pour ces secteurs. En dehors d'iDVRROOM qui relève du médiateur de SNCF Mobilités, aucun service étudié de VTC, de taxi, de covoiturage, de voiture libre-service ou de location entre particuliers, ne dispose d'une médiation conforme aux exigences du code de la consommation. Un clivage s'est donc créé entre les entreprises du secteur traditionnel de la mobilité et les entreprises de la mobilité numérique.

## Conclusion de l'étude

La mobilité numérique ne doit pas faire fi des textes de base sur la protection du consommateur : information sur le prix des services, mise en place et information sur les dispositifs obligatoires de médiation. Les textes relatifs à l'information sur les prix doivent être modernisés pour mieux prendre en compte les spécificités de l'économie numérique. Le contrôle social panoptique et numérique de la notation ne suffit pas, par lui-même, à réguler l'activité et à assurer le respect des droits des consommateurs.

# 80 km/h : une décision pertinente et courageuse

**Pour la quatrième année consécutive, la mortalité routière s'est aggravée en France. Or 55 % des accidents mortels se produisent sur les routes nationales et départementales bidirectionnelles (non équipées d'un séparateur central). Ramener sur ces routes la vitesse limite à 80 km/h est indispensable.**

Pour la quatrième année consécutive, la mortalité routière s'est aggravée en France au cours de l'année 2017. Le bilan est inacceptable : sans doute 3 500 tués, soit + 7 % par rapport à 2013 (et + 20 % si la baisse observée depuis 2002 s'était poursuivie). Craignant de prendre des mesures impopulaires (auprès des automobilistes) alors que ce sont les seules efficaces, les gouvernements Ayrault et Valls ont scandalement laissé la situation se dégrader, et leur objectif incantatoire – pas plus de 2 000 tués en 2020 – est devenu quasiment inaccessible aujourd'hui.

## Une mesure décisive

La vitesse joue un rôle dans tous les accidents, comme facteur initial (31 % des accidents mortels, contre 19 % pour l'alcool et 9 % pour les stupéfiants) ou facteur aggravant (dans tous les cas). La hausse récente de la vitesse moyenne (+ 3 à 4 km/h) est la cause principale de la dégradation de la sécurité.

Or 55 % des accidents mortels (plus de 2 tués sur 3 hors agglomération) se produisent sur les routes nationales et départementales bidirectionnelles (non équipées d'un séparateur central susceptible d'éviter les chocs frontaux).

Ramener la vitesse limite de 90 km/h à 80 km/h sur l'ensemble de ces routes (une mesure préconisée dès 2013 par le Conseil National de la Sécurité Routière et réclamée de longue date par la FNAUT) était donc indispensable et urgent. Tous les experts l'affirment : cette décision permettra de diminuer de 200 à 400 le nombre annuel des tués sur les routes (de - 5 % à - 10 %), la distance d'arrêt d'urgence passant de 81 à 64 m (elle est de 25 m à 50 km/h).

## Une politique à poursuivre

D'autres mesures (17) ont été adoptées par le gouvernement, pour mieux sanctionner l'alcoolisme au volant ou l'usage du téléphone... Mais, tant qu'à être impopulaire, on pouvait aller plus loin que ce saupoudrage et créer un choc psychologique plus efficace, avec :

- une forte augmentation du nombre des radars automatiques ;
- l'interdiction d'utiliser tous les systèmes signalant la présence des radars, comme c'est le cas en Suisse ;
- l'interdiction stricte d'utiliser le téléphone au volant.

D'autre part le contrôle du transport routier de marchandises doit être renforcé (vitesse, temps de conduite, charges) : 400 personnes sont tuées chaque année dans un accident où intervient un poids lourd.

La FNAUT demande une réduction générale de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée, soit 120 sur les autoroutes, 100 sur les voies express et 80 sur le reste du réseau routier. Outre une meilleure sécurité, il en résulterait, selon l'ADEME, de fortes économies de carburant et une réduction des émissions de gaz polluants (- 20 % de NOx et PM 10) et de gaz à effet de serre.

Une réduction de la vitesse limite des camions doit également être décidée, ce qui inciterait les transporteurs à utiliser davantage les autoroutes.

On sait enfin que l'insécurité routière est corrélée au volume du trafic. Si des mesures spécifiques doivent être prises pour l'enrayer, le public doit aussi disposer des moyens de se déplacer sans voiture, et les chargeurs d'un autre mode de transport que le camion : la sécurité routière est aussi un enjeu de la politique des transports.

## Une réaction irresponsable

Les automobilistes ont tout à gagner au 80 km/h, une limite déjà adoptée en Suisse, aux Pays-Bas, au Danemark et en Norvège (70 km/h même en Suède) : sécurité améliorée, économies de carburant (120 euros par an en moyenne), meilleure fluidité de la circulation, diminution des émissions polluantes (jusqu'à - 30 %) et du bruit.

Pourtant, la Ligue des conducteurs et l'association « 40 millions d'automobilistes » n'ont pas hésité à s'opposer vigoureusement à la décision du gouvernement avec des arguments éculés et dérisoires :

- la durée des trajets automobiles sera allongée ; mais la vitesse moyenne est déjà de 80 km/h sur les routes concernées, l'allongement sera marginal (3 minutes pour un trajet de 40 km) ;
- la nouvelle limitation de la vitesse ne sera pas respectée ; mais l'expérience a montré qu'une réglementation plus restrictive de la vitesse suffit à faire évoluer les comportements ;
- il faut améliorer l'état des routes ; mais en Grande-Bretagne, la sécurité routière est bien meilleure qu'en France alors que les routes sont sinueuses et en état médiocre ;
- il faut en priorité lutter contre l'alcoolémie au volant ; mais l'excès d'alcool est bien plus difficile à maîtriser que l'excès de vitesse ;
- il faut former les conducteurs avant d'imposer « une mesure répressive de plus » ; mais il ne faut pas faire d'angélisme, seule la peur du gendarme est efficace ;
- et, surtout, c'est du racket, le nombre des amendes va exploser.

Irresponsables, les associations d'automobilistes affirment que l'objectif est d'accroître les recettes des radars, mais oublient qu'il s'agit de sauver des centaines de vies humaines par an.

## Une expérimentation instructive

Depuis le 1er juillet 2015, la vitesse limite a été abaissée de 90 à 80 km/h à titre expérimental sur quelques sections de routes bidirectionnelles : 18 km de la RN 7 dans la Drôme, 22 km de la RN 151 dans la Nièvre, 33 km dans l'Yonne et 13 km dans la Haute-Saône de la RN 57. Les observations du CEREMA ont mis en évidence les résultats suivants :

- la vitesse moyenne a nettement diminué (de 4 km/h environ sur les RN 7 et 151, de 8 km/h sur la RN 57), ce qui était le principal objectif visé ;
- la diminution de la vitesse n'a pas provoqué de nouveaux embouteillages ;
- l'accidentalité a diminué de moitié, mais le délai scientifique de ce type d'observations est de 5 ans.

## La loi de Nilsson-Elvik

Pour calculer le gain de sécurité attendu de la réduction de la vitesse limite de 90 à 80 km/h, les experts du CNSR ont appliqué la loi empirique de Nilsson-Elvik, bien vérifiée dans de nombreux pays, selon laquelle une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 %.

En Suède, la vitesse maximale est limitée à 70 km/h sur les routes et à 110 sur les autoroutes : c'est le pays européen qui a la meilleure sécurité routière. En Norvège, la vitesse limite sur autoroute est de 100 km/h. Au Royaume-Uni, la vitesse limite sur les routes rurales est de 97 km/h, la vitesse moyenne observée est de 77 km/h.

## Le coût des accidents

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), le coût total de l'insécurité routière se monte, en France, à près de 50 milliards d'euros, soit 2,2 % du PIB (contre 6 % aux USA) : 38,3 milliards pour les accidents corporels (mortalité, hospitalisations, blessés légers et dégâts matériels) et 10,4 milliards pour les accidents uniquement matériels.

Aux USA et dans plusieurs pays européens développés, la valorisation des blessés, beaucoup plus complète qu'en France, prend en compte les pertes de production, les coûts humains (années de vie perdues en bonne santé) et les coûts administratifs (interventions de la police, des pompiers...).

## Ils ont dit

**Gérard Larcher**, président LR du Sénat, « le 80 km/h sur 400 000 km de routes va entraver la mobilité des territoires ruraux abandonnés »...

**Edouard Philippe**, Premier ministre LREM : « si pour sauver des vies, il faut être impopulaire, j'accepte de l'être. Ce petit effort individuel apportera un vrai gain collectif ».

## Le chœur des lamentations

## Notre-Dame-des-Landes : un choix pertinent, un projet inutile enfin évacué

(Flickr)

**Christelle Morançais**, présidente LR du Conseil régional des Pays de la Loire : « colère et indignation, cet abandon insupportable et inacceptable est un coup de poignard pour le développement et l'attractivité du Grand Ouest ».

**Bruno Retailleau**, son prédécesseur LR : « c'est à la fois une capitulation en rase campagne, un renoncement, un abandon ; la région est sacrifiée ; c'est la grande victoire des zadistes ; le courage était d'évacuer pour faire ».

**Philippe Grosvalet**, président PS du Conseil départemental de Loire-Atlantique : « le chef de l'Etat a cédé devant une petite bande de zadistes, il piétine les procédures et décisions de justice, il piétine nos collectivités locales, il piétine le suffrage universel qui est le socle de notre république et de notre démocratie, il piétine l'esprit même de la décentralisation ; c'est une très mauvaise nouvelle pour les 8 millions d'habitants du Grand Ouest, une faute politique majeure, un reniement sans précédent, une farce démocratique ».

**Johanna Rolland**, maire PS de Nantes : « cette décision est un mauvais coup porté au Grand Ouest, une trahison, un déni de démocratie ; à Paris on a deux aéroports internationaux, il faut maintenant relever le défi de deux régions excentrées en Europe ».

**Jean-Marc Ayrault**, son prédécesseur PS et ancien premier ministre : « cet abandon symbolise l'impuissance de l'Etat ; l'exécutif s'assoit sur le droit ».

**Alain Mustière**, président des Ailes pour l'Ouest : « c'est un jour triste pour nos régions, c'est vraiment de la connerie, je vois les zadistes qui font la fête et qui disent qu'ils ne vont pas partir ».

**Sébastien Chenu**, député FN : « il faut mettre dehors les zadistes, ces squatteurs délinquants et crasseux ».

**Alain Cadec**, député européen LR : « c'est une capitulation pitoyable, un coup bas porté aux territoires, une gifle donnée à la démocratie ».

**David Robo**, maire LR de Vannes : « les co-pilotes Macron et Philippe porteront la responsabilité éternelle de l'abandon d'un projet qui était une nécessité pour l'avenir de la Bretagne ».

**Bertrand Plouvier**, élu LR de Rennes, déplore l'abandon du projet « alors que l'augmentation du trafic aérien est inéluctable » : « Rennes doit ouvrir une nouvelle réflexion sur l'avenir prometteur de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques, qui bénéficie d'une situation privilégiée à proximité immédiate du centre-ville ; notre aéroport doit être desservi par un système de navettes innovantes, pourquoi pas autonomes, vectrices de l'image de smartcity de notre métropole ».

Après des années d'atermoisement de son prédécesseur, Emmanuel Macron a enfin pris une décision de bon sens, qui tient compte des contraintes financières et environnementales : réaménager l'aéroport de Nantes-Atlantique et abandonner définitivement son transfert sur le site de Notre-Dame-des-Landes, imaginé dans les années 1960 (il était alors question d'accueillir le Concorde à Nantes) et relancé en 2000, on se demande pourquoi, par Lionel Jospin.

Cette décision a été prise contre l'avis de nombreux élus locaux (de droite comme Dominique Bussereau, Bruno Retailleau ou de gauche comme Jean-Marc Ayrault, Jacques Auxiette, le PC), des milieux économiques et d'une partie non négligeable de l'opinion (le Premier ministre lui-même était favorable au transfert). Elle démontre qu'il est possible de résister à des groupes de pression particulièrement actifs et de donner la priorité à l'intérêt général.

### Une consultation dénuée de sens

Cette décision va aussi à l'encontre du résultat de la consultation du 26 juin 2016 sur « l'aéroport du Grand Ouest ». Cependant le périmètre de la consultation, retenu avec malhonnêteté après sondages - le seul département de la Loire-Atlantique, et non les régions Pays de la Loire et Bretagne - ne visait qu'à légitimer le choix du gouvernement Valls en faisant émerger un vote favorable à un nouvel aéroport (le Premier ministre l'avait explicitement reconnu). Le résultat du vote (55 % de oui) n'était donc pas significatif et ne devait pas influencer la décision finale.

L'Etat affirmait par ailleurs, ce qui était faux, que l'aéroport existant de Nantes-Atlantique, même modernisé, ne pouvait répondre aux besoins futurs, que sa modernisation, chiffrée par la DGAC, coûterait deux fois plus cher que l'évaluation actuelle, et que le nouvel aéroport coûterait 561 millions d'euros (au lieu de 730 en réalité).

### Un rapport utile

Les trois experts membres de la commission du dialogue - Anne Boquet, Michel Badré et Gérard Feldzer - ont consulté largement, y compris les associations dont la FNAUT nationale et la FNAUT Pays de la Loire, et fait réaliser de nouvelles expertises, qui auraient dû l'être depuis longtemps, sur les deux options possibles : modernisation ou transfert de l'aéroport existant.

Ils ont démontré que la modernisation, largement ignorée auparavant bien que recommandée par de très nombreux professionnels de l'aviation civile, constituait une alternative pragmatique et efficace à un transfert - techniquement, écologiquement, financièrement.

On rappelle ici l'exemple impressionnant de l'aéroport de Genève lui aussi encastré en milieu urbain. Cet aéroport ne possède

qu'une seule piste, son trafic est le quadruple du trafic nantais (15, 8 millions de passagers en 2015) et le nombre des vols y a quasiment stagné depuis plusieurs années grâce à un meilleur remplissage des avions ; le déplacement de l'aéroport a été évité grâce à des progrès techniques et l'adoption d'un couvre-feu nocturne.

Les experts sont cependant critiquables : ils ont estimé en effet que le transfert de l'aéroport existant était, comme sa modernisation, « raisonnablement envisageable »... plaçant ainsi les deux possibilités sur pied d'égalité. Et leur rapport présente des lacunes : l'indemnité que l'Etat verserait au groupe de BTP Vinci en cas de résiliation de sa concession n'a pas été chiffrée ; et le calcul de la pollution liée aux accès par route et transport collectif au nouvel aéroport est très douteux.

### L'avion à repositionner

La FNAUT a regretté également que les médiateurs ne se soient pas interrogés sur le doublement annoncé du trafic aérien à Nantes, qui ne peut être accepté comme un phénomène inéluctable (9 millions de passagers sont prévus en 2040 contre 5 aujourd'hui).

Le transport aérien est en effet le mode le plus gros consommateur d'énergie fossile et le plus fort émetteur de gaz à effet de serre (36 fois plus que le TGV et 16 fois plus que la voiture, selon l'étude Mathieu-Pavaux-Gaudry réalisée pour RFF et la FNAUT en 2013, voir FNAUT Infos 214).

L'amélioration des relations ferroviaires entre Nantes et les aéroports parisiens ainsi que le reste de la France (en particulier Bordeaux), et une taxation du kérosène consommé lors des vols intérieurs, peuvent contribuer à limiter la croissance du trafic aérien.

### Et maintenant ?

La FNAUT attend que les futurs choix du chef de l'Etat concernant les grandes infrastructures de transports soient conformes à ses engagements en matière de gestion rigoureuse de l'argent public, de sauvegarde de la biodiversité et de lutte contre le réchauffement climatique.

Il est grand temps de moderniser la politique des transports en abandonnant d'autres projets qui ne sont plus d'actualité : autoroutes et rocaes urbaines, canal Seine-Nord...

Jean Sivardière ■

# L'abandon de NDDL, prélude à une autre politique des transports et de l'environnement ?

(Stockxchng)

**L'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui ne garantissait en rien la création de liaisons aériennes supplémentaires, doit être le point de départ d'une nouvelle politique des transports, plus respectueuse de l'environnement et utilisant plus rationnellement l'argent public.**

## Une politique aéroportuaire incohérente

Le projet NDDL avait une certaine logique à l'époque de son émergence :

- l'accueil du Concorde, très bruyant, dans un aéroport proche de la mer ;
- une logique de grandes plateformes régionales pour des vols intercontinentaux, mais ces vols sont restés concentrés à Paris, Londres, Madrid, Francfort... aéroports assez facilement accessibles depuis Nantes ;
- une logique interrégionale.

Mais les Bretons veulent garder l'aéroport de Rennes, Nantes-Atlantique est nécessaire à Airbus, et aucune desserte ferroviaire interrégionale n'a été prévue pour desservir NDDL. L'argument « NDDL = aéroport du Grand Ouest » est donc resté un slogan vide.

Et il était patent que des aéroports de même surface (Genève, San Diego) pouvaient écouler des trafics 4 fois supérieurs à celui de Nantes-Atlantique.

La crédibilité de NDDL a donc disparu, mais les politiques locaux, toujours à la recherche d'un bel équipement à inaugurer, et surtout l'Etat, pourtant garant de l'intérêt général, n'ont pas voulu revoir le projet. Un raisonnement purement aérien et l'influence de la DGAC (Aviation Civile), qui voulait un projet dans son secteur, ont joué un rôle nocif.

Il y a aujourd'hui beaucoup d'intox sur la mise en réseau des aéroports. L'impact du projet nantais sur les autres aéroports aurait été limité à Rennes. Lorient, Brest, Dinard ont leur propre logique de liaisons avec Paris, Lyon, Londres... et un fond majoritaire de clientèle qui ne fera pas un long détour, coûteux en temps et en argent (parking), pour prendre l'avion à Nantes.

## La politique ferroviaire

**1 - Nantes-Atlantique ne doit pas rester un des rares aéroports de sa catégorie sans desserte ferroviaire.**

Nantes-Métropole doit prolonger la ligne de tramway sur 2 km depuis Neustrie afin de répondre, avec une forte fréquence et une amplitude couvrant l'horaire d'ouverture de l'aéroport, aux besoins des passagers et des employés de l'aéroport et des entreprises voisines, qui nécessitent aussi des équipements cyclables.

La ligne ferroviaire Nantes-Pornic /Saint Gilles doit desservir l'aéroport par une halte

nouvelle. Il serait également utile que les Pays-de-la-Loire et la Bretagne favorisent une liaison ferrée entre les deux capitales régionales et leurs aéroports, très proches de la voie ferrée, avec des fréquences améliorées.

**2 - Des alternatives ferroviaires aux relations aériennes des Pays de la Loire avec le territoire national** sont nécessaires. Le Premier ministre veut mieux relier Nantes aux aéroports parisiens, ce qui implique une plus forte capacité de la section saturée Nantes-Angers et la modernisation de la section Massy-Valenton au sud de Paris, bloquée depuis des années (FNAUT Infos 235). On améliorerait ainsi la fiabilité des TGV diamétraux qui desservent Roissy et relient surtout le Grand Ouest, via Rennes, Nantes, Angers et le Mans, aux axes TGV en direction de Lille, de Strasbourg, de Lyon et du Sud-est.

Quant à la liaison ferroviaire Nantes-Bordeaux, sa médiocre réhabilitation doit être améliorée : elle pourrait s'effectuer en 3h15 et être empruntée par les usagers des vols Nantes-Bordeaux et une partie des 250 000 voyageurs annuels des vols Nantes-Toulouse, tout en bénéficiant aux villes du littoral.

**3 - Enfin une politique globale de transfert modal visant à réduire l'expansion incontrôlée du transport aérien** et ses émissions de gaz à effet de serre, est indispensable. La France est très en retard dans la taxation écologique de l'énergie, à laquelle échappent encore de nombreux secteurs des transports, dont le transport aérien.

**Dominique Romann,**  
FNAUT Pays de la Loire ■

## L'économie régionale

Le dynamisme économique d'une région tient bien plus à son environnement technique et scientifique, à son réseau de PME et leur savoir-faire, à son attrait touristique, au rayonnement et à l'attractivité de ses villes qu'à l'existence d'une grande infrastructure aéroportuaire ou à son déplacement, qui ne règle pas le problème des nuisances.

Quoi qu'en pensent certains élus, personne ne songe à porter préjudice au Grand Ouest ou à l'abandonner : tous les atouts dont il dispose valent largement un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes dont l'abandon ne leur nuira en rien, alors que les régions de l'Ouest ont tout à gagner à la préservation de leurs espaces naturels et à une politique soutenable des transports.

**Didier Grimault, FNAUT Centre ■**

## Brèves

### Vocabulaire indécant

Selon Damien Abad, député LR de l'Ain, opposé au 80 km/h, « les victimes de la réduction de vitesse ne seront pas les habitants des métropoles, mais bien les 51 % de Français vivant dans des communes de moins de 10 000 habitants ». Habituellement, le terme de « victimes » désigne les tués et blessés lors des accidents ...

### Dégradation du service public

La qualité du service ferroviaire japonais n'est plus ce qu'elle était. Le 14-11-2017, le Tsukuba Express, un train quotidien qui relie un quartier de Tokyo à Tsukuba et dont le départ était prévu à 9h44, est parti avec 20 secondes d'avance. Un incident « inacceptable » selon le président de la compagnie exploitante, qui a immédiatement présenté ses excuses « pour le désagrément sévère imposé à ses clients ».

### Accident stupide

A Tottenham, au nord de Londres, 26 personnes ont été blessées lors d'un accident de bus. Le conducteur a oublié que son bus était à deux niveaux, et son véhicule s'est fracassé sous un pont ferroviaire. Trois usagers assis à l'étage ont dû être désincarcérés.

### Vroom vroom

Le Grand Prix de Formule 1, organisé par le groupement d'intérêt public Grand Prix de France, se déroulera le 24 juin 2018 sur le circuit du Castellet. Son budget prévisionnel se monte à 32 millions d'euros, il est alimenté pour moitié par des subventions publiques.

### Rennes et éléphants contre train

Plus de 400 rennes ont été mortellement fauchés par des trains en novembre dernier dans le nord de la Norvège, lors de leur transhumance d'hiver.

Deux éléphants ont été tués dans l'Etat d'Assam lors d'une collision avec un train. Ils faisaient partie d'une harde d'une quinzaine d'individus en quête de nourriture, qui s'étaient aventurés sur les rails. Environ 30 000 éléphants vivent à l'état sauvage dans cette région du nord de l'Inde et sont protégés par la population, mais les collisions avec les trains sont fréquentes.

### 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°262  
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



## Lyon-Turin : un projet global, un enjeu stratégique

### Accueillir le voyageur

Accueillir tous les voyageurs est un nouveau défi pour la SNCF. Cette priorité s'ajoute à celles déjà fixées par l'Etat : sécurité, fiabilité, information.

La progression du trafic voyageurs en 2017 a été spectaculaire, un vrai retournement de tendance : + 10 % dans les TGV « domestiques » (8 millions de voyageurs supplémentaires, +6 % sans les nouvelles LGV Le Mans - Rennes et Tours-Bordeaux ouvertes en juillet dernier), +6,8 % dans les trains Intercités, + 4,6 % dans les TER et +3,2 % dans les Transilien. Le nouvel abonnement TGV Max a séduit 100 000 abonnés jeunes, soit 4 millions de voyages en 2017.

L'année 2017 a pourtant été une année noire pour les voyageurs, avec les pannes dans les gares parisiennes, très médiatisées, et les incidents non médiatisés dans toutes les régions de France. La concurrence s'est accrue - covoiturage, car, voiture - encouragée par tous les gouvernements, obligeant la SNCF à une réponse forte bien que tardive. La SNCF a rencontré l'adhésion des Français, prêts à lui accorder leur confiance si elle répond à leur exigence de qualité : fiabilité (respect à 98 % des horaires), bon rapport qualité-prix, réductions pour les voyageurs modestes, information digne du 21<sup>e</sup> siècle.

Le retour vers le train va s'accroître avec la hausse, enfin décidée par le gouvernement (et soutenue par la FNAUT), des taxes sur les carburants routiers : la hausse précédente du prix des carburants avait mené à la saturation rapide des trains et des réseaux urbains.

La FNAUT appelle donc la SNCF à accueillir tous les voyageurs et non à leur imposer des barrières physiques, psychologiques, financières ou administratives, et à accroître sa politique d'ouverture aux besoins des différentes clientèles. Elle appelle le gouvernement à anticiper cette croissance par une politique vigoureuse d'investissement.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est indispensable à un report massif sur le rail de l'intense trafic routier de fret franco-italien qui pollue les vallées alpines et dont le volume augmente (+ 12 % depuis 2014). Elle améliorera aussi de manière décisive les relations voyageurs (TGV et TER) entre Paris et Lyon d'une part, les villes du sillon alpin et l'Italie du nord d'autre part. Son coût est très inférieur aux évaluations fantaisistes de la Cour des comptes. Mais il s'agit d'un projet global, comprenant à la fois le tunnel transfrontalier et ses lignes d'accès depuis Lyon et Turin. La Commission d'Orientations des Infrastructures préconise de reporter la réalisation de la ligne d'accès française : un tel report, incompréhensible et irresponsable, compromettrait le succès de l'ouvrage.

### La gratuité des transports pour réduire la pollution de l'air ?

Irritée par leur inertie face à la pollution de l'air urbain par les particules fines et le dioxyde d'azote malgré de nombreuses mises en demeure, l'Union Européenne menace aujourd'hui 9 pays européens, dont la France et l'Allemagne, de sanctions financières.

Obligé de « faire quelque chose », le gouvernement allemand envisage d'introduire, d'ici la fin 2018, la gratuité des transports urbains « afin de réduire le nombre des voitures particulières en circulation » dans 5 villes particulièrement polluées : Essen (600 000 habitants), Bonn (300 000), ainsi que Herrenberg, Reutlingen et Mannheim.

Ce projet, adopté de manière manifestement improvisée, en particulier sur le plan financier, inquiète les responsables politiques locaux. Comment gérer un flot soudain et imprévisible de nouveaux voyageurs ? Comment financer la mesure imposée par le gouvernement : acquisition de nouveaux véhicules, embauche de per-

sonnel supplémentaire, remplacement de la contribution élevée des usagers (à Munich, le ticket à l'unité est à 2,90 euros) ?

Outre que l'impact de la gratuité auprès des automobilistes est douteux, un traitement de fond serait plus efficace, comme l'affirme Greenpeace : diminuer les possibilités de parking en ville, augmenter la fréquence des bus, introduire des péages urbains à l'exemple de Londres et Stockholm. Le gouvernement français, lui aussi confronté aux exigences légitimes de l'UE, suivra-t-il cette démarche de bon sens ?

Selon Anne Hidalgo, maire de Paris, « la gratuité est la bonne idée ». Mais « pas pour tout de suite », en raison de l'obstacle financier. Autant reconnaître que « la bonne idée » n'en est pas une... et qu'il vaut mieux s'attaquer aux vrais problèmes : la pénurie de transport collectif entre Paris et sa périphérie, et la circulation difficile des bus dans Paris.

**Jean Sivardière**

### Sommaire

<b>Dossier - La liaison Lyon-Turin</b>	<b>2-5</b>
La libéralisation des services ferroviaires à longue distance	<b>6-10</b>
Actions en région	<b>11-12</b>
<i>Le rapport Duron, le rapport Spinetta sur l'avenir du rail et les intentions du gouvernement seront analysés dans notre prochain numéro.</i>	

# La liaison Lyon-Turin : un enjeu stratégique

Chantier du tunnel à Saint-Martin-la-Porte (©TELTL)

➤ C'est très logiquement que la FNAUT se préoccupe activement de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, car cette liaison fret et voyageurs répond bien à ses objectifs, sur les plans régional, national et européen (FNAUT Infos 251, 253, 254).

## 1 - Une liaison stratégique

La nouvelle liaison (tunnel interfrontalier de base et accès depuis Lyon) est l'investissement ferroviaire le plus important faisant actuellement l'objet d'un débat : financièrement et, plus encore, stratégiquement. Il s'agit en effet d'équiper un corridor international concernant des trafics nord-sud et est-ouest, voyageurs et surtout fret, et de reporter sur le rail au moins un million de camions par an et d'intenses trafics automobiles et aériens.

Les enjeux sont multiples : préservation de l'environnement des Alpes et de la Côte d'azur, amélioration de la sécurité routière, économies d'énergie, contribution significative à la lutte contre le réchauffement climatique.

Par un jumelage possible avec l'introduction d'une « écotaxe » poids lourds régionale, la liaison Lyon-Turin offre par ailleurs l'occasion de maîtriser le quasi-monopole de la route dans le transport du fret (elle assure 90 % du trafic, contre 8 % pour le rail et 2 % pour la voie d'eau) - un quasi-monopole très dangereux, le transport routier étant gros consommateur de pétrole et exigeant d'incessants travaux routiers, et les transporteurs pouvant bloquer l'économie en cas de conflit avec l'Etat.

## 2 - Une entreprise rationnelle

Le Lyon-Turin est une réponse rationnelle si on a la volonté de transférer massivement le fret routier sur le rail : la ligne historique de Modane ne manque pas de capacité mais de performances, ses coûts d'exploitation sont prohibitifs. Depuis longtemps, les camions n'ont plus à monter au col du Mont Cenis (2034 m) par l'ancienne route nationale mais disposent d'infrastructures performantes : A43 et tunnel du Fréjus, A40 et tunnel du Mont Blanc.

Les Suisses ont compris il y a 30 ans que les tunnels de base sont indispensables pour fiabiliser le trafic ferroviaire de fret, réduire drastiquement ses coûts d'exploitation et rendre le rail compétitif : depuis l'ouverture du Lötschberg, le trafic de fret a triplé sur l'axe du Simplon. Soucieux de lutter contre les nuisances routières, ils ont percé deux tunnels pour absorber un flux routier qui n'était que de 1,2 million de camions (moins de 1 million en 2017 avant ouverture du Gothard). A comparer aux 2,8 millions qui transitent entre la France et l'Italie.

## 3 - Pas d'alternative réaliste

Les opposants au Lyon-Turin s'efforcent de promouvoir des alternatives. Mais leurs propositions sont fantaisistes ou incantatoires : construire des wagons automoteurs (R-Shift-R) ; prolonger l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) jusqu'à Ambérieu (les centres industriels et logistiques sont situés à Lyon) ; reporter « immédiatement » le trafic routier sur le rail en faisant circuler une centaine de trains de fret par jour sur la ligne historique Ambérieu-Chambéry-Italie, au risque de polluer gravement le lac du Bourget en cas d'accident, de répandre des nuisances dans l'agglomération chambérienne de jour comme de nuit, de saturer le nœud ferroviaire de Chambéry au détriment des trains de voyageurs et de bloquer le développement du TER ; développer le merroutage entre Barcelone et Gênes (l'expérience a été tentée, et a échoué).

Il n'existe pas d'alternative réaliste au Lyon-Turin. La seule solution pour réduire les nuisances du trafic routier est d'accélérer sa réalisation :

- en sécurisant le financement du tunnel, de son accès et du contournement ferroviaire est de Lyon (CFAL) par l'instauration d'une écoredevance poids lourds suivant l'exemple suisse ou autrichien (RPLP ou Eurovignette) ;

- en donnant la priorité au fret dans le phasage de la réalisation des accès au tunnel interfrontalier depuis Lyon ;

- et en développant l'AFA en la prolongeant jusqu'aux environs de Lyon (mais les possibilités sont limitées en l'absence d'infrastructure nouvelle entre Lyon et la combe de Savoie).

## 4 - Un engagement irréversible

Lors du Sommet franco-italien du 27 septembre 2017, le Président de la République française et le Premier ministre italien se sont officiellement engagés sur la section transfrontalière : le « projet » de tunnel est devenu un « chantier » selon le mot de l'ex-ministre Alain Vidalies.

Sur le terrain, 20 km de galeries ont déjà été percés et, à Saint-Martin-la-Porte, depuis 2015, le tunnelier Federica creuse une « galerie de reconnaissance » longue de... 9 km, dans l'axe et au diamètre (11,26 m) du tube sud du futur tunnel de base ; ce chantier de 400 millions est financé par la France, mais aussi par l'Union Européenne et l'Italie. On est très loin de simples travaux préparatoires. Et une fois le tunnel percé, il faudra bien aménager ses accès.

Le financement du tunnel par l'Union Européenne n'a évidemment pas été attribué d'un seul coup, il est nécessairement annualisé et fonction de l'avancement des travaux.

S'il abandonnait le Lyon-Turin à ce stade, le gouvernement serait inconséquent. Il devrait dénoncer un traité avec l'Italie et un accord financier avec Bruxelles, rembourser les Italiens et Bruxelles, dédommager les entreprises qui ont commencé à percer le tunnel ou ont déjà signé des contrats avec le maître d'ouvrage TELT, mettre au chômage quelques centaines de cadres et d'ouvriers, et assumer d'avoir gaspillé sans doute deux bons milliards d'euros (l'équivalent de la participation française au percement du tunnel de base, qui est de 2,2 milliards).

Le gouvernement devrait aussi expliquer pourquoi il renonce au Lyon-Turin, une opportunité exceptionnelle de transférer du fret routier sur le rail, alors que les Suisses construisent encore des tunnels (Ceneri 15 km, Zimmerberg 20 km) après le Lötschberg (35 km) et le Gothard (57 km), et les Autrichiens trois tunnels de base (Brenner 61 km, Koralm 33 km, Semmering 27 km).

Enfin le gouvernement vient de s'engager à réduire la pollution de l'air dans les vallées alpines, très dangereuse pour la santé publique et les activités touristiques et sportives : le Lyon-Turin est la seule réponse crédible.

## 5 - Les trafics attendus

Depuis 20 ans, le rapport de force entre le rail et la route s'est profondément modifié. Le prix du gazole a diminué, les avantages fiscaux accordés au camion ont été accentués, les infrastructures routières ont été considérablement améliorées, la circulation des 44 tonnes a été autorisée, enfin la SNCF a dégradé la qualité de ses services fret, sans parler des grèves lancées ou soutenues par les syndicats cheminots (après une longue grève, les chargeurs passent à la route en général définitivement). La chute du volume du fret ferroviaire n'a donc rien d'étonnant, mais elle n'est pas inéluctable.

Les opposants émettent des doutes sur le trafic potentiel de l'ouvrage. Mais ils se réfèrent à des prévisions très anciennes et assez délirantes, sans signification aujourd'hui. Depuis quelques années, le trafic franco-italien de poids lourds se développe à nouveau (+ 12 % par rapport à 2013) alors que le trafic ferroviaire stagne faute d'infrastructure performante offrant aux chargeurs des acheminements fiables à un coût compétitif par rapport à celui de la route.

Par ailleurs, l'Italie est le seul pays voisin de la France non connecté à son réseau à grande vitesse, si bien que les déplacements voyageurs entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent essentiellement par avion et par route.

## 6 - Le coût total du Lyon-Turin

Les opposants au Lyon-Turin bluffent sans vergogne en citant un coût de 26 milliards (certains vont jusqu'à 30 voire 40), reprenant sans esprit critique le chiffre imprudemment avancé par la Cour des comptes. Les 26 milliards sont obtenus en ajoutant au coût du Lyon-Turin :

- celui du tronçon nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL, projet conçu pour désaturer le nœud lyonnais sur l'axe nord-sud) ;
- celui de projets d'accès au tunnel depuis Lyon inutiles, reportés ou abandonnés (une LGV Lyon-Chambéry parallèle à la ligne nouvelle fret) ;
- et même l'accès italien.

Le projet actuel coûte 8,6 milliards pour le tunnel de base (dont 2,2 à verser par la France) + 2 milliards pour l'accès italien + 7,7 milliards pour l'accès français (phases 1 et 2 déclarées d'utilité publique en 2013), dont 20 % attendus de l'UE, soit au total 18,3 milliards dont 8,4 à la charge de la France : on est loin des 26 milliards annoncés avec complaisance par les écologistes pour affoler le contribuable, d'autant que le dispositif peut être simplifié (voir le point 8 : on devra choisir entre les phases 1 et 2) et que les tunnels de Belledonne et Glandon ne sont pas indispensables.

## 7 - Le financement

Une taxe sur le trafic poids lourds est indispensable pour financer le Lyon-Turin et pour assurer son succès commercial. Certains opposants (FNE) font de la création d'une telle redevance un préalable. Mais on risque d'attendre longtemps... Il faut que le lancement du Lyon-Turin en soit le déclencheur.

Tunnel de base et nouvelle politique des transports sont à engager simultanément, la construction du tunnel de base offrant une opportunité unique d'instaurer la taxe sur le trafic de poids lourds à travers les Alpes proposée par le rapport Bouvard-Destot.

Même sans un revirement de la politique de l'Etat, le Lyon-Turin réduira les coûts d'exploitation du rail de 30 à 40 % et améliorera sa fiabilité et sa capacité. Et l'existence d'un tunnel de base rendra l'AFA rentable (la France et l'Italie n'accepteront sans doute pas de la subventionner indéfiniment alors que les deux pays devraient au contraire renforcer leur subvention, comme le font les Suisses, jusqu'à l'ouverture du tunnel de base).

L'erreur des gouvernements précédents est de ne pas avoir lié l'écotaxe à la perspective d'un grand investissement ferroviaire pour le fret, qui aurait pu convaincre l'opinion. C'est en programmant les tunnels du Lötschberg et du Gothard que les Suisses ont réussi à justifier et faire accepter leur RPLP.

## 8 - L'accès au tunnel de base

La Déclaration d'Utilité Publique publiée en 2013 distingue deux phases :

- phase 1, une ligne nouvelle mixte Lyon - Avressieux - tunnel bitube de 15 km sous le massif de Dullin-l'Epine - Chambéry nord ; cette ligne serait utilisée par les TGV, les TER, les trains de fret et l'autoroute ferroviaire alpine ;
- phase 2, une ligne nouvelle dédiée aux trains de fret, partant d'Avressieux, comportant un tunnel à voie unique de 25 km sous Chartreuse et se raccordant à Montmélian à la ligne historique Chambéry-Italie.

Pour des raisons financières, il faudra choisir entre les deux tracés possibles de la ligne nouvelle, par Chambéry nord ou par le tunnel sous Chartreuse.

Si le premier tracé est choisi, un intense trafic de fret traversera Chambéry et il faudra percer un tunnel évitant Chambéry pour réduire les nuisances urbaines et éviter une saturation du nœud ferroviaire, et désaturer la section Chambéry-Montmélian.

Si le deuxième tracé est privilégié, les difficultés liées au passage du fret par Chambéry seront évitées, mais un deuxième tube du tunnel sous Chartreuse sera indispensable car la ligne sera mixte voyageurs et fret. Grâce à un raccordement vers le nord, Chambéry, Aix et Annecy pourront alors être desservies en ligne par les TGV et TER en provenance de Paris et Lyon.

Faute de données disponibles, la FNAUT ne peut aujourd'hui se prononcer sur le meilleur tracé et demande une actualisation des études portant sur :

- les fonctionnalités des deux tracés ;
- les temps de parcours entre Paris (par TGV) ou Lyon (par TER) et Chambéry, Annecy, Grenoble (les TGV Grenoble-Paris pourraient utiliser le 2ème tracé) et Milan ;
- la possibilité de desservir Chambéry par des TGV Genève-Turin-Milan ;
- les aménagements complémentaires nécessaires (tunnels, raccordements) ;
- le coût total de chaque tracé ;

- l'évolution probable des coûts d'exploitation du rail, des péages ferroviaires, des taxes routières et du volume du trafic ferroviaire de fret après l'ouverture du tunnel de base ;

- les contraintes juridiques (DUP ou avenants) liées à chaque tracé.

Il ne faut pas attendre l'ouverture du tunnel de base pour préciser le tracé le plus performant et le moins coûteux de la ligne d'accès, et lancer les travaux.

## 9 - Et le réseau classique ?

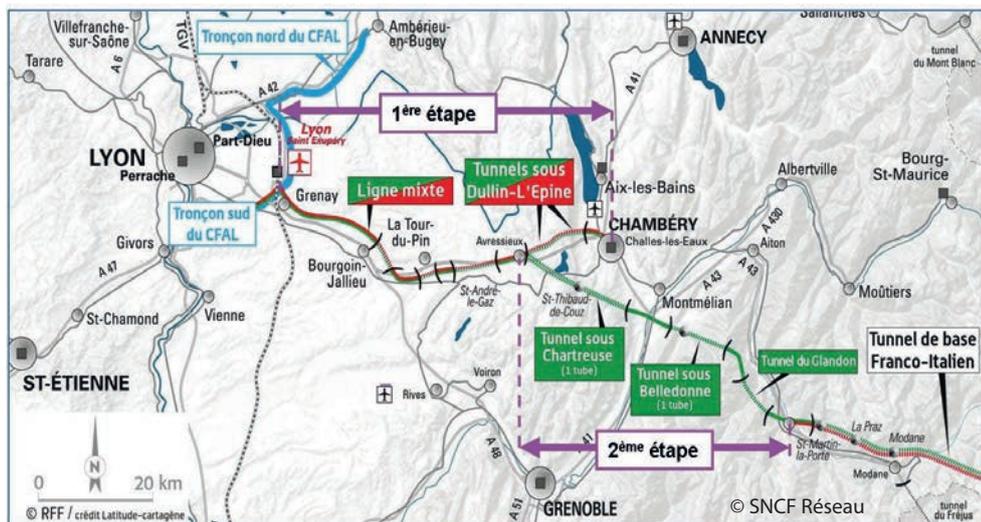
Même s'il est principalement dédié au fret, le Lyon-Turin contribuera beaucoup à l'amélioration des trains de la vie quotidienne. En effet, la ligne nouvelle d'accès au tunnel de base depuis Lyon déchargera la ligne classique Lyon-Grenoble/Chambéry et apportera des gains significatifs de temps, de fréquence, de fiabilité, de ponctualité sur les lignes TER reliant Lyon aux villes du sillon alpin, qui sont encore de véritables « lignes malades ».

## 10 - L'urgence du Lyon-Turin

La modernisation du réseau existant ne peut suffire à provoquer les indispensables reports massifs de trafic aérien et routier sur le rail. Il faut donc consacrer une part des crédits aux grands projets ferroviaires stratégiques, structurants, voyageurs et fret. Geler ces grands projets serait accepter la stagnation voire le déclin du ferroviaire et le lancement de grands travaux routiers.

Plus on attendra pour lancer l'accès au tunnel du Lyon-Turin, plus on fera le jeu de la route. La reprise économique induit une croissance du trafic franco-italien de fret (+ 12 % environ depuis 2013) mais, faute d'une infrastructure ferroviaire performante et compétitive, cette croissance est captée par la route uniquement.

Inversement, sur la période 2015-2017, le trafic routier a baissé de 5,6 % sur l'axe Allemagne-Italie ; le fret ferroviaire a augmenté de 18,8 %, sa part de marché atteint aujourd'hui 71 % alors qu'elle est inférieure à 10 % entre la France et l'Italie.



# L'exemple impressionnant de l'Autriche

Les Amis de la Terre : de curieux écologistes

Les grands investissements ferroviaires autrichiens sont moins connus que les réalisations suisses mais tout aussi remarquables.

Selon Eurostat, la part modale du rail dans le transport du fret est de 15 % en France (10 % seulement selon les statistiques françaises officielles) et 42 % en Autriche ; elle est de 71 % en Suisse d'après l'Office Fédéral des Transports.

## Tunnels de base

L'Autriche a mis en place des péages pour limiter le trafic poids lourds et faciliter un transfert de trafic vers le rail. Et elle a engagé la construction de 3 tunnels de base totalisant 117 km :

- le Brenner sur l'axe Innsbruck-Vérone (57 km, coût de 8,7 milliards d'euros, mise en service en 2025, capacité de 270 trains par jour dont 40 de voyageurs) (64 km en ajoutant le contournement souterrain d'Innsbruck déjà en service) ;
- et deux tunnels moins connus sur l'axe Vienne-Trieste-Venise-Vérone : le Koralm (33 km, coût de 5,4 milliards d'euros, mise en service en 2022) et le Semmering (27 km, coût 3,3 milliards d'euros, mise en service en 2026).

## Lignes à grande vitesse

Simultanément l'Autriche investit dans la construction de deux LGV :

- la Westbahn (308 km) double la grande ligne existante Est-Ouest Vienne-Linz-Salzburg, elle contourne la forêt viennoise par le nord, elle est déjà en service de Vienne à Linz (183 km) ; elle est régulièrement reliée à la ligne existante, à l'image de la LGV Rome-Florence (Directissima) ;
- la Koralmbahn reliera Graz à Klagenfurt (127 km) sur l'axe Vienne-Trieste-Venise ; sa mise en service prévue en 2022, son coût est de 11 milliards d'euros (incluant les 5,4 du tunnel du Koralm).

Ces deux lignes à grande vitesse sont mixtes : elles sont, comme le tunnel du Brenner, conçues pour permettre la circulation des trains de voyageurs à 250 km/h et des trains de fret à 120 km/h (à retenir pour la conception des accès au tunnel de base du Lyon-Turin ; la ligne mixte

contournant Nîmes et Montpellier est conçue pour 220 km/h mais le tracé permet 320 km/h).

## Réseau classique

Les travaux ci-dessus représentent un investissement de 43 milliards d'euros. Il faut leur ajouter (pour 4 milliards d'euros) la nouvelle gare centrale de Vienne (traversante est-ouest, 10 voies à quai) qui remplace les gares Ouest et Sud en cul-de-sac, et le grand tunnel sous-urbain à 4 voies du Lanzer (12,5 km), construit pour ouvrir la nouvelle gare centrale dans toutes les directions.

Enfin les chemins de fer autrichiens ont entrepris un doublement progressif des voies uniques qui subsistent encore sur quelques axes principaux. Ont notamment été réalisées des mises à double voie partielles sur la ligne de l'Arberg reliant Innsbruck à Zurich, sur celle des Tauern reliant Salzburg à l'Italie, sur la section sud de la ligne Vienne-Klagenfurt, ainsi qu'un nouveau tracé en partie souterrain au col du Tarvisio-Boscoverde... Ces opérations coûteuses se situent généralement en montagne.

Enfin l'entretien et le renouvellement des voies et installations existantes ont été maintenus à un excellent niveau et menés de pair avec le développement du réseau de banlieue de Vienne, auquel est consacrée une grande part de la capacité de la nouvelle gare centrale.

## Vignette et péage

En Autriche, tous les camions et autocars d'un poids total de plus de 3,5 tonnes sont assujettis à l'achat d'une vignette et à un péage pour pouvoir circuler sur les autoroutes et voies rapides. La perception se fait par le système de télépéage GO Maut avec GO-Box, elle est basé sur le kilométrage parcouru, le nombre d'essieux et la classe d'émissions polluantes EURO. Un péage spécial est imposé sur divers itinéraires, en particulier sur l'autoroute A3 du Brenner.

Gérard Mathieu ■

**Poufendeurs acharnés du Lyon-Turin, les Amis de la Terre se sont adressés aux animateurs des Assises de la Mobilité pour critiquer l'éventualité d'une écotaxe poids-lourds régionale destinée à financer le chantier.**

« Ce projet de redevance doit faire l'objet d'une étude indépendante des conséquences sur le pouvoir d'achat des ménages. La taxation détériore de façon supérieure le pouvoir d'achat des ménages les plus démunis, par l'effet mécanique du renchérissement du prix des produits, alors qu'ils sont souvent aussi les plus exposés aux risques de la pollution et de santé publique. Les Amis de la Terre, attachés à la solidarité écologique, ne peuvent soutenir des mesures dont les conséquences détérioreraient plus encore les conditions de vie des populations les plus exposées ».

Un discours qui ressemble plus à celui des Bonnets Rouges en lutte contre l'écotaxe qu'à celui d'une association se réclamant du développement durable... Tant pis pour les populations démunies exposées à la pollution.

Les Amis de la Terre affirment par ailleurs que le prix du fret routier est 30 % plus élevé que le prix du fret ferroviaire entre la France et l'Italie : si c'est vrai, on se demande bien pourquoi la France et l'Italie doivent subventionner, à hauteur de 10 millions d'euros par an, l'autoroute ferroviaire alpine.

Quant aux Amis de la Terre des Landes, particulièrement irresponsables, ils ont combattu le projet d'autoroute ferroviaire atlantique - une « élucubration onéreuse et inutile » selon eux - finalement abandonné par l'ancien ministre des transports Alain Vidalies.

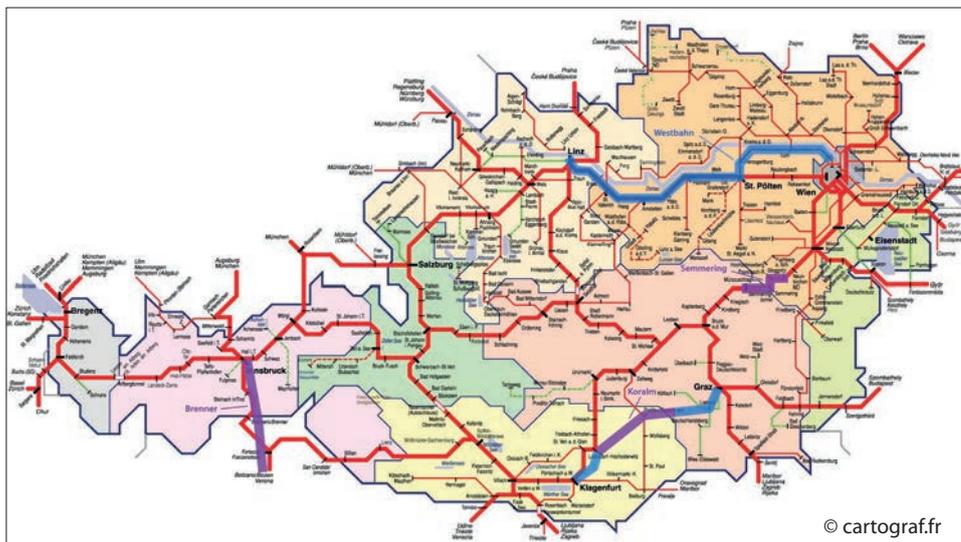
Jérôme Rebours, Chambéry ■

## Ecotaxe basque

La RN 1, qui relie Irun à Burgos, était gratuite pour les 12 000 camions qui l'empruntent chaque jour, dont 56 % d'étrangers. Depuis le 9 janvier 2018, à l'initiative de la province basque espagnole du Guipuzkoa, les camions de plus de 3,5 tonnes sont soumis à une écotaxe sur une vingtaine de kilomètres, d'Irun à Etzegarate, au taux de 0,34 €/km. C'est la première écotaxe espagnole.

Ce taux est deux fois plus élevé que sur les autoroutes voisines. L'objectif est d'amener un report du trafic sur ces autoroutes. L'écotaxe doit rapporter 9 millions d'euros par an. Les amendes prévues vont de 150 à 2 000 €.

Les entreprises dont les camions sont déjà équipés de badge de télépéages espagnols seront prélevées automatiquement. Les autres entreprises doivent demander à leurs chauffeurs de s'arrêter devant des bornes dédiées.



© cartograf.fr

## Les politiques et le Lyon-Turin

**Louis Besson**, ancien maire PDS de Chambéry et président de la Commission intergouvernementale du Lyon-Turin, a dénoncé vigoureusement les propositions de la COI : « la COI a ignoré la place de la liaison Lyon-Turin, seule traversée est-ouest du massif alpin, dans la politique européenne des transports ; les échanges économiques France-Italie ; les impératifs écologiques de la Convention alpine ; le rééquilibrage nécessaire entre Europe anglo-saxonne et Europe latine ; le succès des tunnels suisses ; l'engagement du Président de la République ».

**Thierry Repentin**, conseiller régional PS, est lui aussi partisan du Lyon-Turin : « il ne faut pas condamner les vallées alpines ; le Lyon-Turin offre seule une alternative au transport routier, il est destiné aux générations futures ».

**Laurent Wauquiez**, président LR du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, a réagi de même : « l'Etat ne peut revenir sur ses engagements internationaux sans perdre sa crédibilité vis-à-vis de nos amis italiens et de nos partenaires européens ». « Un terrible gâchis » pourrait résulter d'un report de la ligne d'accès depuis Lyon au tunnel de base, celui-ci restant sous-exploité pendant de nombreuses années. « Le Lyon-Turin est l'avenir du train en France et en Europe, revenir sur ce choix serait une absurdité... Il y a une urgence écologique liée à la pollution de l'air dans la vallée de l'Arve... Le Lyon-Turin est le seul projet qui apporte une réponse à la pollution des Alpes par les camions, c'est le seul projet d'avenir ; faire le tunnel de base sans les accès et le CFAL serait stupide ».

*Tout en l'approuvant quand il défend un projet d'avenir, la FNAUT regrette que Laurent Wauquiez défende avec autant d'acharnement divers projets routiers dignes des années 1960 : le contournement autoroutier de Lyon, l'autoroute A 45 Saint-Etienne - Lyon, judicieusement recalée par la COI, et même la liaison autoroutière Machilly-Thonon (ex-A 400) (« c'est de la folie de vouloir l'abandonner ») alors que le futur RER CEVA reliera Genève aux villes de Haute-Savoie, dont Thonon et Evian...*

**Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Auvergne-Rhône-Alpes** considère que la COI, en préconisant un décalage de 20 ans entre l'ouverture du tunnel de base et celle de la ligne d'accès française, néglige la position occupée par la Région en Europe, le fait que l'Italie a accepté de financer les 2/3 du tunnel de base pour équilibrer les charges des deux pays, et le caractère obsolète de la ligne historique pour le transport du fret.

## Le rapport Duron et le Lyon-Turin : des propositions irresponsables

**Le rapport Duron (commission d'orientation des infrastructures - COI) affirme que « le noeud ferroviaire lyonnais (NFL) joue un rôle majeur dans le fonctionnement de tout le réseau national ». Mais ses propositions concernant le NFL, saturé, le contournement ferroviaire est de Lyon (CFAL) et l'accès au tunnel de base du Lyon-Turin sont irresponsables.**

Pour le NFL, la COI ne recommande que la poursuite, d'ici 2022, des travaux engagés en gare de Part-Dieu (une voie supplémentaire, 500 M€, et des travaux complémentaires, 220 M€)... et l'organisation d'un débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de Lyon, alors que la section nord du CFAL a été déclarée d'utilité publique en 2013 et la section sud déjà étudiée !

La COI recommande de n'engager d'autres travaux sur le NFL qu'en 2028 au plus tôt, et la construction du CFAL qu'après... 2038 dans son scénario 2 ou 2027 dans son scénario 3.

Quant au Lyon-Turin, qui forme un tout (tunnel + accès), la COI n'a tenu aucun compte des objectifs poursuivis : l'aménagement d'un corridor international et un report massif du trafic routier sur le rail (au moins une centaine de trains par jour) sans pour autant pénaliser les TER.

Elle recommande d'attendre que le trafic de fret se développe après l'ouverture du tunnel de base (2030) pour se préoccuper de son accès : « il n'est pas urgent d'engager cet aménagement dont le bilan socio-économique est clairement défavorable... Il semble peu probable qu'avant dix ans il faille poursuivre les études relatives à la ligne d'accès qui, au mieux, sera à engager après 2038 » (donc pour une ouverture vers 2050...).

Or la croissance du trafic a été quasi-immédiate après les ouvertures des tunnels du Lötschberg (le trafic a triplé en 4 ans) puis du Gothard, leurs accès ayant été préalablement bien dimensionnés.

La COI propose seulement de moderniser la ligne Dijon - Saint-Jean-de-Maurienne (700 M€) et d'étudier un doublement de la ligne Saint-André-le-Gaz (SAG) - Chambéry (600 M€ au moins).

Ainsi la COI recommande de ne rien faire sur le NFL avant longtemps et de ne pas anticiper la croissance du trafic prévue dès l'ouverture du tunnel de base du Lyon-Turin. Elle contredit une décision présidentielle et compromet le succès d'un ouvrage (tunnel + accès) décidé par un traité international !

L'Italie a déjà décidé d'améliorer ses lignes d'accès existantes au tunnel de base (2 milliards d'euros). Elle a accepté de verser indirectement 800 M€ pour la réalisation de la ligne d'accès française (elle finance en effet 35 % du tunnel de base, la France seulement 25 %) : si le report de l'accès français était confirmé, il faudrait sans doute la rembourser...

Les travaux lourds proposés par la COI sur la ligne historique (renforcement de l'alimentation électrique, régénération de postes d'aiguillage, saut-de-mouton de Montmélian) sont nécessaires : que le CFAL et la ligne nouvelle Lyon - sillon alpin soient construits ou non, la ligne historique sera toujours circulée par les trains de fret au nord d'Ambérieu (ligne de la Bresse) et sur la section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne. Mais ces travaux ne sont pas à la hauteur des enjeux, la ligne historique même modernisée ne permettant pas d'écouler le trafic qui sera induit par le tunnel de base.

Par ailleurs, seul le fret venant du nord sera concerné par les travaux envisagés, alors que la moitié des camions qu'on cherche à transférer sur le rail transite par Vintimille.

Enfin, dans le schéma de la COI, les trains de fret longeraient le lac du Bourget au risque de le polluer en cas d'accident, et traverseraient les agglomérations d'Aix-les-Bains et Chambéry au prix de nuisances pénibles pour les riverains : or les travaux annoncés ne prévoient pas de traiter ces difficultés majeures qui devraient être résolues dès 2030 si on renonçait à la ligne nouvelle d'accès au tunnel de base depuis Lyon.

Quant au doublement de la ligne SAG-Chambéry, qui est très sinueuse (89 courbes sur 44 km) et traverse des villages, ce serait un énorme gaspillage : il serait très coûteux, le gain de temps pour les voyageurs, 5 minutes, ne serait pas décisif, et c'est la section Lyon-SAG, commune aux lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry, qui est saturée. De plus, une rampe de 2,5 %, inadaptée au transport du fret, subsisterait sur la ligne, si bien que le fret venant du sud devrait traverser Grenoble pour éviter un long détour par Ambérieu.

Le tunnel de base étant acté, il est inévitablement de compromettre le succès d'un investissement aussi fondamental en reportant la ligne d'accès et en se contentant d'un aménagement de la ligne existante. Et la COI ne dit même pas un mot de l'extension urgente de l'autoroute ferroviaire alpine...

Faisant le jeu de la route, la COI prend le risque de bloquer le transfert modal massif attendu du tunnel de base. L'échec de TP Ferro, concessionnaire de la LGV Perpignan-Figueras (FNAUT Infos 251), faute de réalisation anticipée des accès aux centres industriels catalans, n'a pas servi de leçon...

# La libéralisation des services ferroviaires Grandes Lignes : franchises ou libre accès ?

SNCF : un quasi-monopole

L'essentiel des services ferroviaires offerts sur le territoire français est exploité par la SNCF. Les exceptions sont nombreuses mais le volume total des trafics concernés est marginal.

Les services ferroviaires à longue distance seront ouverts à la concurrence dès la fin 2020. La FNAUT a étudié les deux formules envisageables : des contrats de service public ou « franchises », et des services exploités aux risques et périls de l'opérateur, en libre accès ou « open access ».

L'objectif de l'étude, réalisée par Michel Quidort avec la collaboration de Jean Lenoir et Jean Sivardière, était d'examiner comment ces deux approches peuvent fonctionner et éventuellement se compléter.

Cette étude a été suscitée par le dépôt, par les sénateurs Hervé Maurey (UDI) et Louis Nègre (LR), d'une proposition de loi recommandant la formule des franchises pour la gestion des services TGV, non conventionnés aujourd'hui, et soulignant les risques de disparition des lignes peu rentables ou déficitaires, mais indispensables à l'aménagement du territoire, en cas d'open access, suite à l'écrémage du trafic des lignes rentables.

## Les différentes formules de libéralisation

### La concession

Cette formule a été utilisée au 19<sup>ème</sup> siècle lors de la formation du réseau ferré français (et, depuis les années 1950, lors de la création du réseau autoroutier). La construction puis l'exploitation de chaque ligne ont été déléguées à une compagnie privée qui exploite à ses risques et périls, la propriété de la ligne restant celle du concédant public, l'État pour les lignes principales, les départements pour les lignes secondaires.

C'est dans le cadre d'une concession accordée au groupement Rhônexpress par le Département du Rhône qu'est exploitée la liaison Leslys (tramway Lyon - aéroport de Saint-Exupéry).

Le partenariat public-privé se rapproche de la concession (PPP) mais ne concerne que l'infrastructure : le concessionnaire est choisi à la suite d'un appel d'offres, le contrat de concession définit le montant de la subvention publique et la durée de la concession (99 ans dans le cas d'Eurotunnel). Le concessionnaire assume l'essentiel du risque financier, il se rémunère par les péages versés par les entreprises ferroviaires : c'est le cas de Lisea, qui dispose d'une concession de 50 ans sur la LGV Tours-Bordeaux. En fin de contrat, le concédant devient propriétaire de l'infrastructure.

### La délégation de service public

Ce modèle (DSP), très répandu en France pour l'exploitation des services urbains et des services de cars ex-dépar-

tementaux et TER, ne concerne que l'exploitation des lignes.

Pour le TER, la ligne est propriété de SNCF Réseau ; l'autorité délégante est une Région, qui confie l'exploitation d'une ligne TER directement à la SNCF, en situation de monopole ; l'exploitant pourra être prochainement un opérateur semi-public ou privé (comme en Allemagne), une régie ou encore une société publique locale (SPL) ; il sera choisi par la Région à la suite d'un appel d'offres compétitif.

Dans une DSP, l'exploitant dispose du droit exclusif d'exploiter la ligne. Il doit respecter le cahier des charges qui énumère ses obligations de service public : consistance des services à effectuer, qualité de service (un bonus-malus est généralement prévu) et tarification.

Il ne s'agit pas d'une privatisation : même si l'opérateur est privé, la Région conserve la maîtrise de l'offre et de la tarification ; l'infrastructure et les gares restent dans le domaine public. La DSP ne menace en rien une ligne non rentable puisque la Région finance le déficit d'exploitation, elle permet au contraire de pérenniser l'exploitation.

**Le système des franchises (concurrence pour le marché)**, adopté en Grande-Bretagne, est comparable aux DSP à la française : appel d'offres compétitif, droits exclusifs d'exploitation au bénéfice de la compagnie retenue.

Cependant il n'y a pas systématiquement de compensation financière des obligations de service public imposées à l'entreprise attributaire du contrat.

### L'open access

Dans ce modèle de **concurrence sur le marché**, tout opérateur peut entrer sur le marché et exploiter les services qu'il désire assurer en définissant lui-même la tarification. Il lui suffit d'acheter les sillons disponibles et de respecter les contraintes de sécurité.

Les services en open access sont exploités aux risques et périls de l'opérateur, sa seule rémunération provenant des recettes commerciales acquittées par les voyageurs.

Les trains de fret, les cars Macron et les avions sont exploités en open access, modèle déjà adopté en France pour le TGV (open access mais sans concurrence) et pour Thalys, Eurostar et Thello.

Les deux lignes à faible trafic potentiel **Valençay-Salbris et Carhaix-Paimpol**, implantées en milieu rural, font partie du Réseau Ferré National (RFN, propriété de SNCF Réseau) et sont exploitées en sous-traitance, l'une par la CBA, entreprise ferroviaire intégrée, filiale de Keolis, l'autre par la CFTA, filiale de Transdev (FNAUT Infos 257).

La ligne **Nice-Digne** appartient à l'Etat mais n'est pas intégrée au RFN. La Région PACA est l'autorité organisatrice des services et, depuis 2014, l'exploitation est confiée à la Régie Régionale des Transports.

**Le réseau corse** est propriété de la Collectivité Territoriale Corse, qui est aussi autorité organisatrice du transport ferroviaire. L'exploitant est, depuis 2012, une société d'économie mixte, les Chemins de Fer Corses (CFC).

Plusieurs **relations transfrontalières** sont assurées par des exploitants étrangers :

- Lille-Courtrai par la SNCB ;
- Wissembourg-Neustadt et Lauterbourg-Wörth par la DB ;
- Strasbourg-Kehl-Offenburg par l'opérateur allemand Ortenau S-Bahn ;
- Genève-Bellegarde par les CFF ;
- Modane-Turin par Trenitalia ;
- Perpignan-Barcelone par la SNCF et la RENFE ;
- Hendaye-Irun par la RENFE.

Les trains italiens Vintimille-Coni de Trenitalia desservent Breil et Tende.

Les relations CEVA (Genève-Annemasse) et Delle-Méroux (gare TGV) seront assurées par les CFF.

**Le tram-train** Mulhouse-Thann est exploité par la SNCF et l'opérateur urbain de Mulhouse Soléa ; le tram-train Sarreguemines-Saarbruck est exploité par la Saarbahn.

La plupart des **lignes touristiques** sont propriétés des départements et sont exploitées par des sociétés privées ou par des associations.

**Thalys et Eurostar** exploitent les relations Paris-Londres et Paris-Bruxelles-Amsterdam/Dortmund ainsi que des relations saisonnières vers Marseille et Bourg-Saint-Maurice. Lyria et Aléo ne sont pas des entreprises ferroviaires.

**Thello**, filiale de Trenitalia créée en 2010, exploite le train de nuit Paris-Milan-Venise et des trains de jour Marseille-Milan et Nice-Milan.

Enfin **les chemins de fer russes** (compagnie RJD) exploitent les liaisons hebdomadaires de nuit Paris-Moscou et Nice-Moscou.

## En Grande-Bretagne

La réforme ferroviaire de 1995 menée par le gouvernement de John Major (FNAUT Infos 155, 232) a découpé le réseau ferré en une vingtaine de franchises attribuées, après appels d'offres compétitifs, par le ministère des transports. Ces franchises sont proches des délégations de service public. L'opérateur historique public British Rail a disparu vers 2000 au fur et à mesure de l'attribution des franchises, auxquelles il lui était interdit de concourir.

Les contrats entre les compagnies ferroviaires privées et le ministère sont assortis de spécifications nombreuses et précises figurant au cahier des charges. Les compagnies titulaires de franchises sont protégées de toute concurrence qui pourrait menacer l'équilibre financier des contrats, et seules 6 lignes en open access ont pour le moment été autorisées (soit 2 % du trafic, contre 62 % en France - 38 % en DSP - et 30 % en moyenne européenne).

On commence cependant à considérer avec intérêt les bénéfices apportés par l'open access : ouverture de nouvelles relations qui élargissent les choix proposés au voyageur ; innovations dans les services et dans la tarification ; incitation des opérateurs à rationaliser leurs coûts de production ; meilleure utilisation des infrastructures existantes.

Le régulateur ORR considère l'open access avec bienveillance et reconnaît qu'il améliore le résultat des franchises. Il estime cependant que l'open access n'est adapté ni aux services suburbains, ni aux lignes structurellement déficitaires.

Il note aussi la saturation de certaines infrastructures, qui ne peuvent pas admettre de nouvelles circulations, et le risque d'atteinte à l'équilibre économique des franchises déjà en place, seul obstacle à l'extension de l'open access.

Les compagnies en open access ont en général une excellente réputation auprès des voyageurs. Pour Transport Focus, association nationale représentative des usagers britanniques des transports, les franchises sont beaucoup moins orientées vers les voyageurs, car elles contiennent des spécifications de service et de tarifs arrêtées par le ministère des Transports et parfois éloignées des souhaits des usagers.

L'open access concerne surtout des marchés de niche et bénéficie de l'obligation faite à Network Rail, le gestionnaire d'infrastructure, supervisé par le régulateur ORR, de proposer les péages pour ces services au coût marginal, ce qui favorise une utilisation optimale du réseau existant.

## En Allemagne

La réforme de 1993 a ouvert tout le réseau allemand à la concurrence. Elle permet aux Länder de sélectionner les opérateurs de leurs services régionaux par appels d'offres ; elle autorise aussi l'open access sur les grandes lignes.

Les contrats conclus entre les Länder et les exploitants ne garantissent pas l'exclusivité aux compagnies sélectionnées : il est possible à tout opérateur de desservir en open access

une ligne contractualisée. Mais cette possibilité reste théorique car un service en open access ne peut être compétitif face à un service public subventionné.

L'opérateur historique Die Bahn (DB) domine très largement (à 99 %) le marché ferroviaire des grandes lignes. Seules une filiale d'un groupe nord-américain et une filiale d'une entreprise tchèque survivent encore dans les interstices laissés par la DB. L'information sur l'offre et l'achat de billets sont accessibles sur les sites de vente en ligne.

Un opérateur en open access peut établir des partenariats avec d'autres transporteurs ou des autorités organisatrices. Ainsi HKX, présent sur l'axe Cologne-Hanovre-Hambourg, a conclu des accords avec plusieurs Länder ouvrant ses trains aux abonnés des services publics régionaux (c'est aussi le cas pour Thello, actif sur l'axe Marseille-Nice-Milan, qui a conclu un accord analogue avec la Région PACA).

FlixBus, leader allemand (94 % du marché) et européen du transport libéralisé par autocar, est devenu récemment partenaire de la compagnie tchèque Locomore, qui exploite la ligne Stuttgart-Francfort-Hanovre-Berlin (un aller-retour par jour), en créant sa filiale FlixBus. FlixBus va ainsi pouvoir mettre en réseau ses services routiers avec les services ferroviaires.

FlixBus développe également des connexions en Autriche avec l'opérateur privé Westbahn, qui concurrence ÖBB sur Vienne-Salzburg.

Ainsi les entreprises d'autocars libéralisés, qui ont tué certaines lignes ferroviaires en open access exploitées par d'autres compagnies que la DB, comme le « Connex Express » Leipzig-Berlin-Rostock, s'orientent aujourd'hui vers une diversification ferroviaire...

## En Italie

L'Italie a autorisé en 2003 la concurrence en open access sur les grandes lignes classiques et le réseau à grande vitesse. Mais la compagnie NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) a été créée seulement en 2012. Avec une part de marché de 25 % sur les LGV et des prix de 25 à 30 % inférieurs à ceux de Trenitalia, NTV s'est rapidement installé dans le paysage ferroviaire italien.

Stimulé par la concurrence directe, le marché de la grande vitesse a, depuis cette date, crû de 20 % par an, essentiellement au détriment du transport aérien, en particulier sur les trajets Milan-Rome, sur lesquels la part de marché de l'avion est passée de 51 % à 26 %, Ryanair s'étant retiré du marché.

Ce développement s'explique également par la baisse des péages d'infrastructure. Le régulateur italien a exigé du gestionnaire d'infrastructure de réduire de 40 % (de 14 € à 8,20 € au train-km) le montant des péages perçus sur la LGV, afin que la concurrence puisse produire son plein effet tout en garantissant la rentabilité pour les acteurs en jeu. En deux ans, le trafic induit suite à cette baisse a permis au gestionnaire d'infrastructure de compenser la réduction du prix des sillons.

De manière analogue, l'ARAFER a demandé à SNCF Réseau de facturer les sillons utilisés par le train de nuit Thello Paris-Venise au coût marginal sur le parcours français à partir de 2019.

## Quand l'open access va de soi

L'open access existe déjà sur les liaisons Thalys (Paris-Bruxelles / Cologne-Amsterdam, 7 millions de voyageurs par an) et Eurostar (Paris/Bruxelles-Londres, 11 millions de voyageurs par an). Les grands corridors internationaux européens se prêtent bien à des dessertes en open access, aux risques et périls de l'opérateur, dont les résultats financiers assurent pour le moment la pérennité, avec des fréquences resserrées sur l'ensemble de la journée.

Il se peut toutefois que Thalys et Eurostar, pour l'instant seuls sur les relations qu'ils assurent, soient bientôt défiés par la DB ou Trenitalia.

Les trains de nuit internationaux constituent un marché de niche par excellence, mais leur modèle économique est fragilisé par des péages très variables selon les pays traversés, des changements de traction, des plages nocturnes de travaux sur les voies et des contrôles de police renforcés aux gares-frontières, induisant des retards compensés financièrement, qui peuvent déséquilibrer le bilan de l'opérateur.

Cependant, depuis 2016, la compagnie autrichienne ÖBB a repris les relations de nuit abandonnées par la DB.



Gare de Berlin-Lichtenberg (wikipedia)

## Un open access à deux visages

On peut envisager l'open access comme « élément déstabilisateur » : l'arrivée d'un concurrent en open access sur un couloir de TGV rentable, Paris-Lyon par exemple, va diminuer les recettes commerciales de la SNCF et remettre en question la péréquation interne qui s'opère « de fait » au sein de l'entreprise au profit d'autres lignes qui perdent de l'argent. En d'autres termes, on arrêterait Paris-Valenciennes par TGV pour compenser les pertes induites sur Paris-Lyon.

C'est l'argumentation de la SNCF, qui se justifie si une soustraction de clientèle, et donc de recettes, se produit à son détriment et si l'ouverture à la concurrence est un jeu à somme nulle.

Elle ne se justifie pas si la concurrence et l'émulation positive qu'elle suscite entre les compagnies apportent un surplus de voyageurs que se partagent les opérateurs (c'est le cas en Italie). Après tout, la croissance de la clientèle et le transfert modal au bénéfice du train sont l'objectif numéro un que poursuit la concurrence.



L'open access peut aussi être « dynamiseur ». Dans un système ferroviaire très largement contractualisé dans lequel les compagnies délégataires bénéficient d'un monopole pour la durée de leur contrat, il peut être utile d'instiller un aiguillon pour stimuler les exploitants et leur éviter de « s'endormir » sur leurs droits exclusifs.

On a vu plus haut que ce point de vue était partagé par le régulateur britannique, et que l'introduction d'une dose d'open access (concurrence sur le marché) pouvait s'avérer utile pour dynamiser les services contractualisés après une concurrence pour le marché.

C'est aussi l'option choisie en 2014 par la Suède, où une loi permet à des compagnies en open access de proposer des services en concurrence avec des dessertes contractualisées. C'est également le choix fait par la Finlande en 2017. La politique nordique utilisant l'open access pour dynamiser les contrats de service public s'applique également aux transports urbains.

## L'accès au matériel roulant

Sauf pour l'opérateur historique, qui dispose de son parc en propre, l'entrée sur un marché ouvert, franchises ou open access, suppose pour les concurrents d'arriver avec leurs véhicules, neufs comme NTV en Italie, ou de seconde main, comme Locomore ou HKX en Allemagne.

Dans ce dernier cas, qui risque de se multiplier si le succès de l'open access est au rendez-vous, la FNAUT accepte l'utilisation de matériels de seconde main, à la condition expresse qu'ils soient convenablement remis à niveau en termes de confort, d'accessibilité et d'information embarquée.

La solution à cette barrière d'accès a été mise en place avec la création, en Grande Bretagne au début des années 90, des sociétés de location de matériel roulant (Rolling stock companies – ROSCOs) qui ont permis aux entreprises ferroviaires exploitant les franchises de se libérer d'une importante charge d'investissement.

Cette pratique s'est depuis étendue à l'ensemble de l'Europe. Plusieurs compagnies de location, détenues la plupart du temps par de puissantes institutions financières, proposent des parcs de véhicules à la location, quelle que soit l'organisation du système ferroviaire du pays. La SNCF a créé sa propre société de matériel de traction, Akiem, dont les engins sont par exemple utilisés par Thello pour sa liaison de nuit Paris-Venise. Mais l'investissement direct par l'exploitant existe aussi : ainsi NTV a acquis ses rames TGV auprès d'Alstom. Quant au gouvernement finlandais, il a décidé de transférer le parc de l'opérateur historique VR à une société de location détenue par l'Etat.

## La volonté de l'Etat

Le modèle de la franchise suppose que l'Etat ait la volonté de s'engager, en se dotant des compétences nécessaires, dans l'organisation opérationnelle et le fonctionnement du système ferroviaire. Cette nouvelle activité de l'Etat impliquerait un savoir-faire très complet :

- définition des lots de services Grandes Lignes mis en concurrence et de leurs cahiers des charges ;
- lancement des appels d'offres et processus de sélection des candidats ;
- puis suivi des performances des opérateurs, du respect des engagements contractuels, et du système de contrôle de la qualité par les compagnies ;
- versement des compensations financières en contrepartie des obligations de service public.

Dans les deux cas possibles de libéralisation, franchise ou open access, l'attribution des sillons aux nouveaux opérateurs par SNCF Réseau, entreprise intégrée au groupe SNCF, devra se faire de manière impartiale et, le cas échéant, sous le contrôle du régulateur ARAFER.

La volonté de l'Etat ne semble pas, pour le moment, être au rendez-vous. Ses difficultés dans la gestion des trains d'équilibre du territoire (TET) traduisent plutôt l'abandon d'un outil essentiel d'aménagement du territoire. Elles ne laissent pas entrevoir son désir de jouer le rôle d'autorité organisatrice ferroviaire nationale, rôle que le Department of Transport britannique a parfaitement endossé.

## Les conclusions de la FNAUT

La directive 2016/2370 du 14-12-2016, dite « Gouvernance », du quatrième paquet ferroviaire impose à chaque Etat membre de l'Union Européenne d'ouvrir son marché ferroviaire intérieur dès la fin 2020.

Elle confirme la possibilité de limiter le droit d'accès aux services voyageurs libéralisés « lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif, si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question ». Enfin elle impose d'adopter les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires au plus tard le 25 décembre 2018.

La FNAUT considère qu'un système basé sur des franchises correspond bien à son souci d'aménagement du territoire. Mais quelles lignes inclure dans ces franchises : les LGV uniquement, ou également les lignes classiques parcourues par les TGV, ou encore un « paquet de lignes » TET complémentaires, conservées ou non par l'Etat ?

Les préoccupations d'aménagement du territoire manifestées par les sénateurs Maurey et Nègre dans leur proposition de loi plaident en faveur de « paquets de lignes » cohérents et complets incluant des LGV et leurs prolongements en TGV et en TET, ou de lots bâtis autour de services TGV intersecteurs. Les TGV ayant remplacé des TET et non des TER, il est impératif d'inclure dans les franchises les services TET sur les lignes « historiques ».

L'exercice est complexe mais pas impossible, comme le montre l'exemple britannique : des groupes privés (Virgin, Arriva, National Express) ont exploité de grands corridors Outre-Manche dans des conditions de dessertes et d'envergure géographique qui permettent d'en envisager la faisabilité en France, les deux réseaux ferrés étant pareillement centralisés vers les deux régions-capitales.

Cependant, comme le montre le cas de la Grande-Bretagne, les franchises verrouillent le système ferroviaire pour la durée des contrats. Il faut donc laisser un certain espace d'initiative et de liberté commerciales, à la fois pour pouvoir répondre à des besoins nouveaux non satisfaits et pour dynamiser les monopoles induits par les contrats. Cette marge d'initiative, loin de déstabiliser les services en place, ne peut que profiter aux voyageurs. Le choix à effectuer n'est donc pas entre franchises ou open access : il faut ménager la possibilité que les deux modèles (franchises et une dose d'open access) puissent coexister et se compléter.

## D'autres points de vue



Gare de Paris-Est (MD)

La FNAUT a sollicité les points de vue de diverses parties prenantes et experts. Ces contributions très instructives ont été rassemblées en annexe de l'étude, nous les présentons ci-dessous.

### L'AFRA

*L'Association française du rail (AFRA) a été créée en 2009 par des entreprises ferroviaires pour favoriser l'accès de tous les nouveaux entrants au marché ferroviaire français.*

L'AFRA se base sur les exemples italien et britannique et souhaite une ouverture en open access de l'ensemble des lignes TGV. Aujourd'hui très peu de lignes et dessertes TGV sont jugées rentables. Cependant, avec les gains de productivité générés par l'exploitation par des opérateurs privés, il est possible que certaines lignes dites non rentables deviennent rentables. L'AFRA demande donc qu'une étude soit réalisée pour évaluer cette possibilité.

Le système des franchises n'est pas acceptable. L'Etat ne peut pas obliger une entreprise privée à exploiter un service déficitaire, sauf à le requalifier en service public et, le cas échéant, à financer son déficit dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) comme pour le transport TER.

### Régions de France

Régions de France souligne l'importance d'une desserte directe par TGV des villes moyennes. Le TGV participe de manière évidente à leur désenclavement : la possibilité de faire au moins un aller-retour quotidien depuis/vers Paris est déterminante pour leur attractivité économique et résidentielle.

Actuellement, le TGV dessert environ 200 gares sur le territoire national, dont la majorité n'est pas située sur LGV. C'est l'un des facteurs de son succès, les voyageurs n'aimant en effet pas les ruptures de charge (Régions de France cite les exemples frappants donnés dans FNAUT Infos 242). En 2011, lors des Assises du ferroviaire, l'institut IPSOS avait étudié les attentes des voyageurs : une majorité (60 %) des répondants estimait inacceptable « une desserte TGV renforcée, mais limitée aux tronçons de LGV, nécessitant de finir le voyage en TER ou en car ».

Une desserte TGV bien articulée avec l'offre TER permet de proposer aux abonnés régionaux une desserte rapide et confortable entre pôles régionaux.

Ainsi, en Hauts-de-France, l'offre TER-GV se décline sous trois formes :

- la Région organise des dessertes TER en utilisant du matériel TGV ;
- elle réserve des places dans des TGV existants pour ses abonnés TER ;

- l'accès est autorisé dans certains TGV, mais sans place assise garantie.

En Bretagne, les abonnés TER peuvent accéder, en échange d'un supplément mensuel, à l'ensemble des TGV en direction de Brest et de Quimper, sans garantie de place assise. Des conventions analogues ont été signées par les Régions Bourgogne - Franche-Comté, Grand Est, Nouvelle Aquitaine, Occitanie et Pays de la Loire. Plus récemment, la Région PACA a passé une convention avec Thello pour permettre à ses abonnés TER d'emprunter les trains Thello entre Nice et Vintimille (en Suède, il existe de tels services « semi-commerciaux »).

Les Régions demandent que de telles conventions restent possibles, y compris si le TGV est exploité en open access.

Elles demandent par ailleurs que les dessertes obtenues en échange de leur participation financière à la construction des LGV Est, Bretagne et Tours-Bordeaux soient maintenues.

Enfin l'État doit veiller à ce que l'ouverture des services Grandes Lignes à la concurrence ne conduise ni à une réduction de l'offre TGV, ni à des charges supplémentaires reposant sur les Régions pour maintenir le service TGV à son niveau actuel, en particulier s'il est assuré en open access.

### Yves Crozet

*Yves Crozet est professeur à l'université de Lyon (LAET).*

En Italie, la concurrence a engendré une profonde réforme des FS et une hausse sensible de sa productivité.

Une concurrence entre la SNCF et un nouvel entrant sur les axes TGV les plus rentables sera très difficile à établir :

- les lignes les plus intéressantes pour de nouveaux entrants sont celles où les trafics sont les plus denses, or il existe sur ces liaisons, comme Paris-Lyon, des limites de capacité, pas tant sur la ligne que dans les principales gares de Paris et de province ;

- la SNCF a anticipé depuis plusieurs années l'arrivée de concurrents sur les axes les plus denses. Avec OUIGO et IZY, elle maîtrise désormais le « low cost » et détient ainsi une force de dissuasion. Le haut niveau des péages est également une barrière à l'arrivée de nouveaux entrants. Et s'il fallait baisser les péages pour faciliter cette arrivée, il faudrait accroître les subventions publiques au système ferroviaire. Pour ces raisons, la concurrence pourrait voir le jour par la voie d'appels

d'offre et de franchises. Une expérimentation pourrait avoir lieu là où la rentabilité est peu évidente pour la SNCF. Ainsi, les liaisons TGV vers la Suisse intéresseraient très certainement les compagnies italiennes.

### Gilles Savary

*Gilles Savary est l'ancien vice-président de la Commission « transports et tourisme » du Parlement européen.*

Bien avant la France, la plupart des grands Etats de l'UE ont ouvert le rail à la concurrence, en particulier la Grande Bretagne qui affiche aujourd'hui, après la fausse route des années Thatcher, les meilleurs résultats en terme de trafic, de résistance aux concurrences routières et aériennes particulièrement dynamiques, de satisfaction des usagers, et même de sécurité. La Suède, l'Allemagne et l'Italie ont adopté des modèles différents.

L'ouverture à la concurrence en France souffre du préjugé idéologique, très présent chez les syndicats de cheminots, selon lequel un monopole public serait plus efficace que de nouveaux entrants. Mais les chiffres, comme la montée des mécontentements d'usagers ou de Régions, sont impitoyables : la SNCF ne cesse de céder des parts de marché à la route et à l'avion contrairement à la plupart des réseaux européens ouverts à la concurrence.

Il y a très peu de chances que la concurrence s'établisse un jour sur les LGV, le nouvel opérateur devant mobiliser un matériel particulièrement coûteux sans disposer d'un horizon d'exploitation suffisant pour l'amortir. Le modèle de l'open access ne pourrait donc concerner le cas échéant que les lignes les plus rentables et écrémer la grande majorité des services TGV de notre pays.

La Grande Bretagne est le seul pays à avoir découpé ses services ferroviaires en zones géographiques dont l'ensemble des services ferroviaires est mis en appel d'offres. Ce modèle de franchises territoriales a le mérite de la simplicité et de la cohérence géographique, et permet des réponses différenciées en matière de prix et de qualité de service, mais il suppose la disparition de l'opérateur historique national et l'existence d'un régulateur fort disposant de pouvoirs de coercition. C'est implicitement le modèle retenu par les sénateurs Maurey et Nègre. Le cadre des DSP semble le mieux approprié pour constituer un modèle français d'ouverture à la concurrence.



## L'ARAFER

*L'ARAFER est l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.*

Selon le groupement des régulateurs ferroviaires européens (IRG Rail), la France est l'un des 8 pays européens sur 24 qui n'ont pas encore libéralisé leurs services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs (les données datent de 2015). Sur les 16 pays qui ont procédé à cette libéralisation, la concurrence est effective dans 12 pays.

En 2015, 230 entreprises ferroviaires opérant des services domestiques et internationaux de transport de voyageurs sont recensées dans les 24 pays. Parmi elles, 61 opèrent à la fois des services de voyageurs et de fret ; 205 ne sont pas liées à l'une des entreprises ferroviaires historiques, ce sont (à l'exception d'une entreprise suédoise détenue par un opérateur de Hong-Kong) soit des régies, soit des entreprises dont les actionnaires, publics ou privés, sont originaires de l'un des 24 pays étudiés. C'est le cas, par exemple, de Transdev, entreprise ferroviaire française, filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations, qui opère en Allemagne et en Suède.

La Suisse pratique exclusivement l'attribution directe, sans appel d'offres pour les services conventionnés, 35 entreprises ferroviaires y sont présentes. Les pays qui ont ouvert les services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs peuvent également confier directement l'exploitation des services conventionnés à des entreprises ferroviaires ou à des régies.

S'il existe un grand nombre d'entreprises ferroviaires alternatives, leurs parts de marché cumulées (exprimées en trains-km) demeurent en dessous du seuil de 30 % dans la plupart des pays, à l'exception notable de la Grande-Bretagne, où la libéralisation a entraîné la disparition de l'opérateur historique. Les principaux nouveaux entrants sur un marché sont des opérateurs historiques d'autres pays européens.

La libéralisation s'est accompagnée d'une hausse sensible de la fréquentation : + 29 % en Allemagne, plus de 100 % au Royaume-Uni et + 80 % en Suède. La qualité des services offerts a également progressé dans ces trois pays. En Allemagne, le matériel roulant a été renouvelé ; en Suède, la ponctualité s'est améliorée ; en Grande-Bretagne, selon une enquête de

satisfaction (Rail National Passenger Survey), publiée 4 fois par an, le taux de satisfaction global des voyageurs a évolué de 72 % en 2002 à 83 % en 2017. Cependant les tarifs ont augmenté plus vite que l'inflation dans les trois pays (hausse de la qualité, baisse des subventions publiques) mais, à qualité constante des services, ils ont stagné voire diminué.

La concurrence n'a pas nui à la sécurité ferroviaire, bien au contraire : les 3 pays affichent moins d'accidents, relativement au niveau de leur trafic, que la France.

La part modale du ferroviaire dans le transport de voyageurs a progressé depuis l'ouverture à la concurrence : + 1,4 % en Allemagne, + 4 % en Grande-Bretagne, + 2,3 % en Suède.

Les financements publics, à nombre de trains.km constant, ont stagné en Suède et baissé de 33 % en Allemagne et de 43 % en Grande-Bretagne. Les coûts d'exploitation par train-km ont baissé de 20 % à 30 % en Allemagne et en Suède. Mais en Grande-Bretagne, ils ont progressé de 25 % car les charges de personnel ont augmenté de 44 %.

Dans les 3 pays, l'État a repris tout ou partie de la dette du gestionnaire d'infrastructure. Le marché y est fortement régulé.

## FIRST Cheminots

Selon le syndicat FIRST Cheminots la privatisation du rail en Europe ne s'est pas trop mal déroulée en Allemagne, mais pas en Grande-Bretagne où le gouvernement avait promis que le rail ne coûterait plus un penny au contribuable. Ce fut vrai le temps que les compagnies privées encaissent les bénéfices sans contribuer à la maintenance et à la remise à niveau du réseau...

Aujourd'hui, la ponctualité est en berne, 300 000 usagers sont impactés chaque jour. La qualité diminue mais les prix explosent (+ 27 % depuis 2010, plus du double de l'inflation) : un usager investit 14 % de son budget dans les transports quotidiens, alors qu'en France, cette part avoisine les 2 %. Dans certaines entreprises, le nombre annuel de jour de grève peut approcher les 40. La sécurité des circulations est menacée.

Si la situation rencontrée en France est parfois comparable, ce serait peut-être encore pire avec la privatisation.

L'ouverture du transport du fret, censée dopper le secteur, a eu des conséquences désastreuses. Elle a permis à des opérateurs privés (dont certains sont à leur tour en difficulté aujourd'hui), de ravir à l'opérateur public les trafics les plus lucratifs.

La privatisation des trains de Grandes Lignes ne résoudra ni les problèmes liés au vieillissement du réseau, ni ceux liés à l'organisation interne de la SNCF.

Et tout deviendra plus compliqué : la gestion des retards par exemple. Quelle articulation tarifaire et horaire entre trains SNCF de grandes lignes et TER privés ?

L'Allemagne est souvent citée en exemple face à la France, sans qu'il soit précisé que la DB a, quant à elle, été désendettée ! Dans ces conditions, il est plus facile d'entretenir son réseau et de fourbir des armes pour limiter le débarquement des entreprises privées.

## UNSA Ferroviaire

Pour le syndicat UNSA Ferroviaire la réussite technique du TGV et son succès populaire sont une évidence. Cependant plus d'un tiers des dessertes en France est déficitaire. Ces dessertes sont aujourd'hui assumées par SNCF Mobilités par une péréquation interne. Le TGV est un service public d'aménagement du territoire, non conventionné et non compensé. Pour l'UNSA, la notion de service public pour le transport de voyageurs longue distance doit être maintenue. Le modèle économique du TGV doit favoriser un transport de volume à prix accessibles.

L'ouverture à la concurrence du TGV en open-access pourrait avoir des effets dévastateurs. Confrontée à des concurrents agressifs sur ses dessertes rentables, SNCF Mobilités pourrait, comme pour le fret, abandonner les dessertes fortement déficitaires et réduire progressivement les autres. Un abandon de dessertes serait catastrophique pour l'emploi à la SNCF, mais aussi pour les activités des nombreuses villes qui seraient brutalement privées de l'accès direct au réseau des LGV.

Pour autant, la création de franchises selon le modèle Maurey/Nègre nous paraît peu crédible : comment l'État, qui est actionnaire majoritaire des quatre entreprises françaises qui ont des compétences en transport ferroviaire (SNCF Mobilités, Keolis, Transdev, RATP Dev) et de deux entreprises européennes ayant l'expérience de la Grande Vitesse, Eurostar et Thalys pourrait-il être aussi Autorité Organisatrice attribuant les franchises ?

Le découpage par lots créera incontestablement des lots plus ou moins rentables ; à terme, la situation conduira à atrophier l'offre. En outre, le système des franchises, assis sur des contrats à long terme, limite les adaptations d'offres à l'évolution de la demande (dessertes, prix, service, innovation) tout en générant des coûts de contractualisation et de suivi importants pour l'AO (1 000 personnes en Grande Bretagne) : le TGV serait fragilisé face à une concurrence intermodale très agile.

# Actions en région

Future gare du Grand Paris Express à Saint-Denis-Pleyel (SGP)

## Les arbitrages du gouvernement sur le Grand Paris Express

L'AUT Ile-de-France a réagi aux décisions du gouvernement : des retards prévisibles, du flou et des priorités discutables.

- Il était nécessaire de mener une opération vérité suite aux dérives considérables des plannings et des coûts. La Société du Grand Paris (SGP) et les précédents gouvernements avaient occulté les difficultés techniques du projet. L'AUT Ile-de-France approuve donc le renforcement des effectifs de la SGP et la recherche de financements complémentaires.

- L'AUT déplore que la construction des lignes 15 ouest et est soit repoussée à 2030 alors que c'est le bouclage de la rocade complète (ligne 15) qui présente le plus fort intérêt, notamment pour décharger le réseau existant.

- Si le Premier ministre a évoqué la nécessité de 4 gares d'interconnexion pour la grande couronne, l'AUT déplore qu'aucune garantie de financement n'ait été donnée. La seule gare de Bry-Villiers-Champigny, permettant aux usagers de Seine-et-Marne des lignes E et P d'accéder à la ligne 15 sud, est chiffrée à 350 M€.

- L'AUT a toujours demandé que la modernisation du réseau existant (notamment celui des RER) et les autres projets (trams, TZen, gares à aménager...) soit traitée sur un pied d'égalité avec le Grand Paris Express. Mais force est de constater que le Premier Ministre ne donne aucune garantie en ce sens, qu'il s'agisse par exemple des prolongements du T1 à Val-de-Fontenay et Colombes (700 M€), de la modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny sur le RER C ou de l'augmentation de capacité des gares de Lyon/Bercy pour le RER D.

- Dans le même temps, l'AUT trouve incompréhensible le maintien de l'intégralité des lignes 17 et 18 alors que, par exemple, la ligne 18 entre Saclay et Versailles a le potentiel de trafic d'une simple ligne de bus !

- La recherche de 10 % d'économies sur l'ensemble du projet est légitime, mais elle ne doit pas se faire par la suppression de fonctionnalités utiles aux usagers (par exemple des sorties secondaires de gares) ou aux riverains (évacuation des déblais par des camions et non par des trains).

- Enfin, le financement de l'exploitation du réseau du Grand Paris Express et celui de la redevance d'utilisation à la charge d'Ile-de-France Mobilités, estimé à environ 1 milliard d'euros par an à terme, reste indéterminé et pourrait donc se traduire par une très forte hausse des tarifs, inacceptable par les usagers.

**Marc Pélissier, président de l'AUT-IDF**

## Nouvelle route du littoral (NRL) : un projet à réorienter

La NRL (FNAUT Infos 228 et 250), longue de 12 km, doit relier Saint-Denis à Possession, moitié en viaduc construit en pleine mer, moitié sur une digue géante. Elle doit remplacer la route existante, implantée au pied de la falaise. Ce chantier monstrueux - disproportionné, coûteux et très destructeur - est mis en œuvre par les entreprises Bouygues, Vinci et leurs filiales réunionnaises. Il est combattu en particulier par l'association Alternatives Transport Réunion (ATR-FNAUT).

Seul le viaduc devrait être livré en 2019-2020. La construction de la digue prévue entre Possession et Grande Chaloupe a pris du retard en raison d'un manque de roches massives, elle pourrait n'aboutir qu'en 2022-2023.

Selon la Région, il est donc « fortement envisagé » d'ouvrir une demi-NRL en connectant le viaduc à l'actuelle route du littoral au niveau de la Grande-Chaloupe, pour un coût supplémentaire de 8 à 12 millions d'euros.

La digue géante fait contre elle l'unanimité d'un collectif d'associations de riverains des nombreuses carrières qui ne figuraient pas dans le projet lors de sa déclaration d'utilité publique, et dont l'ouverture est incertaine, étant soumise à l'agenda d'une nouvelle autorité environnementale... à créer.

Ce que l'association ATR-Fnaut dénonce depuis 2012 est aujourd'hui aisément visible : La Réunion n'a ni les res-

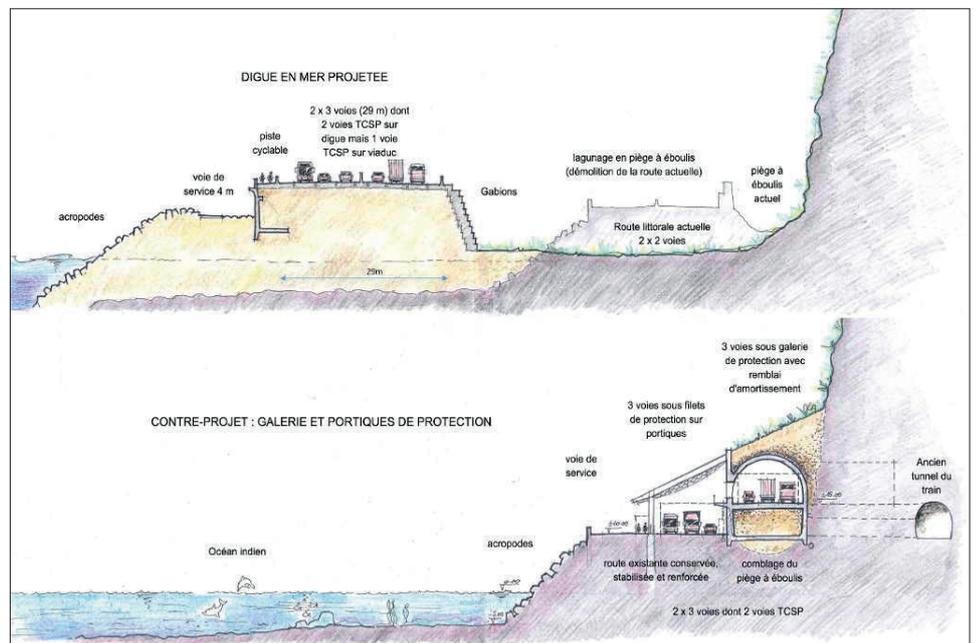
sources naturelles, ni les moyens financiers d'un tel ouvrage, auquel la Région sacrifie pratiquement tous les investissements dont elle a la charge. Les promoteurs de cet ouvrage prédateur en sont à racler les fonds de ravine, à la recherche du moindre galet. Ce faisant, ils aggravent la vulnérabilité des sols et favorisent leur érosion.

Mais il est encore temps de réorienter la conception de la NRL pour soustraire l'ouvrage aux risques marins et réduire son empreinte environnementale : on peut écarter la fausse bonne idée d'un « tout viaduc », destructeur du milieu marin, et se passer de la digue et des nouvelles carrières. Il est possible en effet de prolonger le viaduc déjà réalisé par une route protégée sous galerie (voir le dessin : en haut, le projet actuel, en bas l'alternative proposée). Les travaux pourraient être confiés à des entreprises réunionnaises.

Un prolongement du viaduc ne profiterait qu'aux entreprises multinationales, aggravant la dépendance de notre île sur le plan logistique et financier, puisque nous n'aurions ni les moyens matériels ni la technologie pour la maintenance de cet ouvrage soumis aux assauts quotidiens de l'océan.

Nous avons devant nous deux années supplémentaires - occupées par de nouvelles consultations et enquêtes publiques environnementales - qu'il est possible de mettre à profit pour développer un meilleur scénario : que ce soit du point de vue du coût, de l'environnement ou des emplois.

**Pascal David, secrétaire générale, ATR-FNAUT**





Tramway d'Orléans (wikipedia)

## Orléans : le tramway pénalisé ?

Afin de libérer de l'espace pour les cyclistes orléanais devant emprunter le Pont Georges V sur des chaussées partagées dangereusement avec les voitures, Orléans Métropole vient de lancer, sous l'égide de son nouveau président Olivier Carré (ex-LR), des études destinées à faire passer le tramway en voie unique, solution jugée politiquement moins explosive que la suppression d'une voie de circulation des voitures... alors que les automobilistes peuvent déjà traverser la Loire sur deux autres ponts.

D'après le cabinet SYSTRA, l'opération coûterait 1,5 M€, plus l'achat d'une rame supplémentaire 2,5 M€. Les coûts d'exploitation augmenteraient de 230 000 Euros/an, la fréquence baisserait et l'augmentation des temps de parcours se traduirait par une perte de clientèle et de recettes (64 000 €/an).

Selon Charles-Eric Lemaignan, ancien président LR de l'Agglo : « cette solution allongerait de 1 à 2 minutes le temps de parcours du tram, 30 % des courses subissant des temps d'attente liés au croisement des rames. C'est surtout une solution irréversible qui empêcherait toute augmentation ultérieure de la fréquence du tram. Ce qui me paraît gravissime ! »

Il est vraiment curieux de voir à quel point l'on peut trouver si facilement de l'argent pour diminuer les capacités d'une ligne de tramway actuellement empruntée par 50 000 voyageurs/jour. C'est peut-être là ce qu'on appelle le développement durable, au moment où les textes législatifs et les différents sommets sur la planète appellent à la diminution de l'usage de l'automobile. Mais pour Olivier Carré, les considérations électorales semblent plus importantes que ces recommandations et la dérive climatique dont nous voyons pourtant clairement les premiers effets.

**Didier Grimault, Orléans ■**

## Mémoire courte

**Edouard Philippe**, alors maire du Havre, était un adversaire déterminé du projet de canal Seine-Nord, « un projet démesuré, d'une naïveté déconcertante, un gâchis économique et environnemental » qui renforcerait les ports d'Anvers et Rotterdam au détriment du Havre. Mais il est devenu Premier ministre : « L'État s'est engagé sur ce projet et mon objectif est qu'il soit réalisé dans les meilleures conditions possibles. Les territoires qui le portent y voient une chance pour le trafic portuaire et fluvial, et un facteur d'activité économique. Je leur fais

confiance pour trouver un financement innovant. Il est essentiel que ce projet s'insère dans une stratégie portuaire globale ».

## Shinkansen

Deux types de places sont proposées à bord du Shinkansen, le « TGV japonais ». Certaines voitures sont accessibles sans réservation : les places pouvant faire l'objet d'une réservation sont regroupées dans d'autres voitures signalées sur les quais. Le « yield management » n'existe pas au Japon : le prix du billet ne dépend pas de la date d'achat.

## Narbonne : le piège de la gratuité du stationnement

Selon un journaliste local, « il est impossible de ne pas être d'accord avec le stationnement gratuit pendant tout le mois de décembre dans le centre-ville. Malheureusement cette bonne idée s'est vite transformée en casse-tête pour se garer en centre-ville ».

En effet, les résidents profitent eux aussi de l'aubaine : ils ne déplacent plus leurs véhicules en zone gratuite et profitent des places gratuites les plus proches de leur domicile ! Les voitures ventouses prolifèrent, les automobilistes non résidents tourment en vain, la gratuité du stationnement censée faciliter l'accès du public aux commerces du centre-ville ne marche pas...

## Désinformation

Le site [www.reporterre.fr](http://www.reporterre.fr), porte-parole des écologistes, vient de publier une étude du gouvernement italien selon laquelle les prévisions de trafic routier franco-italien de fret réalisées il y a dix ans ont surestimé le trafic actuel. Sortant une phrase de son contexte, Reporterre conclut que la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est inutile (et oublie de signaler l'explosion du trafic observée depuis 2013). Mais l'étude citée affirme explicitement que la liaison conserve toute sa pertinence, le rail pouvant capter grâce à elle du fret routier même sur de très longues distances. Sollicité par la FNAUT, Reporterre a refusé de publier le rectificatif qui s'imposait.

## Corridor

Selon l'association La Transalpine, qui regroupe des responsables politiques et économiques, « les trafics transalpins de fret ont dépassé leur niveau d'avant 2009 sur l'ensemble du corridor reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale (ce corridor regroupe 13 % de la population de l'Union Européenne et 17 % de son PIB) mais, faute d'infrastructures ferroviaires compétitives reliant la France à l'Italie, 92 % du fret est transporté par la route ».

## Investissements ou management ?

**Bruno Gazeau**, président de la FNAUT, à propos des incidents récents dans les grandes gares parisiennes : « il faut des investissements pour que les trains arrivent à l'heure, et du management pour qu'ils partent à l'heure ».

## Brèves

### Bien dit

**Edouard Philippe**, Premier ministre LREM, à propos de la nouvelle limitation de vitesse sur les routes secondaires : « Que valent trois minutes de plus sur un trajet de 40 km quand il s'agit de sauver une vie par jour ? »

### French mobility

Les prix French Mobility ont été décernés lors de la matinée de l'innovation, le 26 janvier, par Elisabeth Borne, ministre des transports. Le Gouvernement a récompensé 13 solutions innovantes de mobilité dans les territoires, en particulier Cheveux au vent, « un projet porté par la Maison de la voie verte en faveur de la mobilité des personnes les plus vulnérables, qui s'inscrit dans des valeurs de solidarité, d'engagement, de respect et de développement durable en proposant des ballades (sic) en vélo-taxi pour les seniors » : les balades en vélo-taxi et en musique, c'est in. France is back ! The French Mobility is great again ! Seniors, choose France, the happy place to be !

### Dernière minute

D'après des informations confidentielles recueillies par la FNAUT et confirmées récemment par le Corriere della Sera, la SNCF, souhaitant s'imposer définitivement comme l'entreprise internationale de transport intermodal de référence, doute aujourd'hui de la pertinence de son investissement dans la société Hyperloop. Elle va racheter la compagnie aérienne Alitalia menacée de faillite, afin de pouvoir concurrencer le TGV plus efficacement qu'en développant son réseau de cars Ouibus.

Autre information inattendue : suite à une intervention vigoureuse d'Eric Piolle, maire écologiste de Grenoble hostile au Lyon-Turin, le tunnel de base (57 km) qui devait relier Saint-Jean-de-Maurienne à Suse est abandonné. C'est un tunnel de 100 km entre Bourg-d'Oisans et l'Italie qui sera percé, suivant une idée émise vers 1995 par le volcanologue Haroun Tazieff. L'ouvrage été approuvé par les écologistes et la commission Duron malgré son coût pharaonique, 50 milliards d'euros.

### 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°263  
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](mailto:contact@fnaut.fr)

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

**La FNAUT présente sur tous les fronts**

Les objectifs de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire sont absents des rapports Duron et Spinetta (FNAUT Infos 264) ; le lobby automobile veut faire croire que la voiture réinventée (partagée, propre, électrique, autonome) sera la solution miracle ; les usagers se battent pour ne pas être les grands oubliés de la future loi sur la mobilité et du conflit en cours.

Face à une situation difficile qui ne date pas d'hier, la FNAUT ne reste pas inactive. Elle a tout d'abord cherché à alerter l'opinion : en publiant un manifeste sur les trains Intercités (FNAUT Infos 228, 235), en lançant la pétition nationale «sauvons nos trains» (FNAUT Infos 236), en organisant avec Mobilettre un colloque sur l'avenir du rail (FNAUT Infos 249), en contactant les candidats lors de la dernière campagne électorale (FNAUT Infos 253).

Depuis mai 2017, elle a multiplié les interventions auprès des décideurs : elle a été auditionnée par des commissions parlementaires, elle a été reçue par les conseillers du Premier ministre et de la ministre des Transports, puis par le Premier ministre et la ministre eux-mêmes. Elle a adressé deux lettres ouvertes au Premier ministre (FNAUT Infos 260 et 264). Elle a rencontré des experts (M. Duron, M. Spinetta, le préfet Philizot). Elle a donné plusieurs conférences de presse sur l'avenir des transports collectifs, urbains et ferroviaires. Pendant ce temps, nos associations s'activent auprès des élus régionaux et parlementaires, en particulier pour défendre les petites lignes menacées de fermeture.

Face à des lobbies puissants (lobby routier, associations d'automobilistes, SNCF, compagnies aériennes, syndicats et écologistes conservateurs...), ce qui guide l'action de la FNAUT, sur le plan national comme sur le terrain, ce n'est pas une idéologie mais la défense pragmatique de l'intérêt général et l'intérêt bien compris des usagers.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

# Les rapports Duron et Spinetta : un même défaitisme ferroviaire

**Les deux rapports sont basés sur les mêmes dogmes : le créneau de pertinence du rail est limité aux trafics massifs, « les petites lignes » ne servent pas à grand chose et ruinent le système ferroviaire ; les tentatives de report des trafics routiers et aériens sur le rail ont échoué, leur coût est prohibitif, elles doivent être abandonnées en dehors de quelques niches. L'objectif prioritaire est dorénavant la réduction à court terme des dépenses publiques pour le rail : les besoins quotidiens des voyageurs (hors zones denses), l'environnement et l'aménagement du territoire sont oubliés. Les deux rapports s'inspirent directement du malthusianisme de la SNCF et du ministère de l'Economie. Aucune leçon n'a été tirée des succès du rail dans les pays européens voisins.**

## Infrastructures de transport et environnement

Les associations de défense de l'environnement, comme France Nature Environnement, combattent les projets routiers en milieu urbain tels que le GCO strasbourgeois soutenu par le ministre écologiste Nicolas Hulot, et elles dénoncent lucidement les risques liés au réchauffement climatique (on regrettera cependant qu'elles ne s'engagent pas davantage en faveur du péage urbain).

Mais l'acharnement avec lequel elles s'opposent aux LGV et à la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, sur lesquelles elles font une fixation dogmatique, est incompréhensible : en effet, ces investissements, qualifiés rituellement de « pharaoniques », peuvent précisément contribuer à limiter le réchauffement climatique grâce aux reports massifs de trafics routiers à longue distance, mais aussi aériens, qu'ils sont seuls capables de provoquer.

Autre sujet d'étonnement : le silence des défenseurs de l'environnement sur

le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui ne capterait que marginalement le trafic routier de fret, concurrencerait le rail et menacerait les ports français, et dont l'impact négatif sur les terres agricoles, l'hydrographie et les paysages serait très loin d'être négligeable. Sans parler de son coût impressionnant : environ 5 milliards d'euros officiellement, et bien davantage si on tient compte de tous les travaux annexes nécessaires à son fonctionnement (FNAUT Infos 260) : plateformes intermodales, ponts à relever...

Un coût comparable au vrai coût de la liaison Lyon-Turin pour la France (FNAUT Infos 263), un ouvrage qui, lui au moins, n'aura pas d'effets pervers et pourra, contrairement au canal, absorber un trafic intense de camions sur de longues distances (voir FNAUT Infos 217 pour une comparaison entre ces deux « maillons manquants »).

**Jean Sivardière**

## Sommaire

<b>Dossier</b> - Le rapport Duron	<b>2-3</b>
- Le rapport Spinetta	<b>4-6</b>
- Le plan d'Edouard Philippe	<b>7</b>
La FNAUT face aux grèves	<b>8</b>
Les franchises britanniques	<b>9</b>
Des franchises en France ?	<b>10-11</b>
Voitures, avions, camions	<b>12</b>

Voie ferrée sous la pluie (MD)

# Le rapport Duron sur les infrastructures de transport : analyse générale de la FNAUT

Voie ferrée sous la pluie (MD)

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), présidée par l'ancien député PS Philippe Duron, ne comprenait malheureusement aucun représentant des usagers, mais seulement des « experts », des hauts fonctionnaires et des parlementaires dont trois écologistes. Son rapport est difficile à lire : il définit 6 enjeux, 3 enjeux majeurs transversaux, 4 priorités, 2 grands objectifs stratégiques et 3 scénarios financiers...

## Une approche segmentée

De manière regrettable, le gouvernement a écarté du champ de réflexion du Conseil de nombreux sujets pourtant fondamentaux : avenir économique du mode ferroviaire (confié à la mission Spinetta), Grand Paris Express, CDG Express, tunnel de base du Lyon-Turin, canal Seine-Nord. Des assises spécifiques traitent du transport aérien et d'autres du transport du fret...

Le COI lui-même a encore accentué cette segmentation en examinant les projets mode après mode, sans rechercher une vue d'ensemble, sans proposer une hiérarchie claire entre les modes. Il affirme portant : « tout n'est pas possible, il faut choisir et définir des priorités ».

## Des priorités contradictoires

D'entrée de jeu, le COI cite deux priorités inconciliables : « réduire impérativement nos émissions de gaz à effet de serre, pour atteindre le facteur 4 en 2050, maîtriser nos investissements pour ne pas aggraver un endettement déjà insupportable ». En clair, le climat est prioritaire, mais à condition de ne pas trop dépenser...

Confronté à une accumulation de projets de tous modes bloqués faute de financements, le COI s'est aligné sur les orientations du gouvernement. Il recommande qu'on donne la priorité aux besoins immédiats de mobilité quotidienne et qu'on joue la carte des nouvelles mobilités routières, qui sont les moins coûteuses.

La régénération et la modernisation des principales infrastructures existantes, et en particulier les investissements de robustesse des trains du quotidien, sont donc priorisés. Une position de bon sens : quelles que soient les ressources disponibles, on ne peut faire du neuf pendant que l'ancien se dégrade, ou construire de nouvelles LGV avoir d'avoir augmenté la capacité des gares des métropoles à desservir.

Mais, faute de vision autre que financière, le COI s'est focalisé sur les contraintes budgétaires, sans même s'interroger sur les besoins futurs de mobilité à satisfaire et sur les défis économiques, sociaux et environnementaux à relever rapidement (FNAUT Infos 260), que la FNAUT avait pourtant soulignés avec insistance lors de son audition par le COI. On regrettera aussi le manque de vision européenne du COI, surtout dans le secteur du fret.

## L'affirmation d'un besoin accru de financement

Le COI a défini trois scénarios financiers pour les 20 prochaines années.

Le scénario 1 mobilise 48 milliards d'euros, soit 25 % par an de plus que pendant la période 2012-2016. Le scénario 2 mobilise 60 milliards, soit 55 % de plus par an. Enfin le scénario 3 mobilise 80 milliards, soit 80 % de plus par an.

Le scénario 1, est clairement décliniste : « les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites ; ce scénario offre peu de marges de manoeuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des noeuds ferroviaires, il conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause décidée pour les grands projets, il repousse autour de 2050 l'ambition de les avoir achevés ».

Unaniment, et c'est un point très positif, le COI a invité le gouvernement à investir bien plus massivement qu'aujourd'hui. Il a alors proposé le scénario 2 bâti « pour satisfaire aux priorités fixées par le Président de la République », et envisagé des pistes de financements complémentaires, une éventuelle taxe poids lourds ou le péage urbain, mais le péage urbain inversé (FNAUT Infos 256) n'est pas écarté...

Le rapport du COI est intitulé : « répondre aux urgences et préparer l'avenir ». Mais son scénario 2, qu'il a recommandé au gouvernement, permet tout juste de satisfaire 80 % des besoins les plus évidents (90 % des besoins des piétons et cyclistes). Quant à l'avenir...

Le scénario 3 est plus ambitieux, mais le COI l'a jugé irréaliste immédiatement après l'avoir présenté, bien qu'il soit finançable par quelques centimes supplémentaires de TICPE seulement selon Philippe Duron lui-même.

Pour la FNAUT, il est au contraire seul à être (presque) à la hauteur des enjeux, car le scénario 2 repousse après 2040 de trop nombreux grands projets, ferroviaires et urbains, il ne permet d'engager que les premières phases.

## La transition écologique évoquée mais vite oubliée

Le rapport du COI débute par une formule prometteuse : « la transition écologique, et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances, n'est pas une option mais une obligation. Elle impose de repenser la mobilité et la hiérarchie des priorités d'investissement ». Il est même question, comme dans tout rapport sérieux, d'un « indispensable changement de paradigme », d'une « mobilité soutenable et inclusive »...

Mais les questions environnementales et d'aménagement du territoire ont été vite oubliées : quand arrive « l'heure des choix », on peut faire trois constats.

## 1. L'objectif du report modal disparaît.

C'est particulièrement vrai pour le transport du fret : « pour le COI, il faut prendre acte que les stratégies antérieures de report modal ont échoué ; la part modale de la route était de 88 % en 2016, 10 % pour le fer et 2 % pour le fluvial ».

Le constat est exact, mais les explications données de cet échec spécifiquement français (l'évolution structurelle de l'industrie, le manque de flexibilité du rail pour le dernier km, les flux tendus, la mauvaise qualité des sillons fret, les travaux sur le réseau) sont purement techniques : pas un mot sur la politique de l'Etat (baisse de la fiscalité routière, écotaxe abandonnée, 44 tonnes)... ou les déficiences commerciales de la SNCF.

Le COI ne cite d'ailleurs aucun objectif précis de répartition modale des trafics voyageurs ou fret.

## 2. Les grands projets ferroviaires sont reportés dans un futur lointain.

C'est le cas des LGV pour les voyageurs et, pour le fret, des accès au tunnel de base du Lyon-Turin et du CFAL. Or seuls ces grands projets, une fois réalisés, provoquent des reports massifs de trafics routiers et aériens sur le rail. Le succès du TGV Paris-Bordeaux le prouve. Le report de ces investissements structurants ne répond ni à l'exigence affirmée de transition écologique, ni à la demande pressante des usagers.

Les LGV structurent le réseau ferré : les nouvelles LGV peuvent être phasées mais ne doivent pas être ravalées au rang de variables d'ajustement alors que de nombreux travaux routiers de grande ampleur sont proposés.

## 3. La priorité reste la route.

« Le trafic sur les routes interurbaines recommence à augmenter et certains aménagements de capacité sont nécessaires ». S'il ne faut pas voir trop grand en matière de transport collectif, pas question de restreindre les investissements routiers...

La route restera dominante, nous dit le COI : oui bien sûr, compte tenu de son poids actuel, mais la part modale du transport collectif peut très bien évoluer d'ici 2050 si on investit autrement, car le choix des infrastructures nouvelles influence fortement la répartition modale future des trafics.

Le rapport affirme que la route doit être le principal bénéficiaire des budgets publics d'innovation, alors que de nombreuses innovations peuvent être développées dans le domaine ferroviaire et permettraient d'abaisser les coûts de maintenance et d'exploitation.

## Le fret ferroviaire, parent pauvre du rapport

Le COI souhaite que la France « se dote d'infrastructures et de services de fret performants au service de l'économie française ». Cet objectif passe par « une meilleure desserte ferroviaire des ports et le maintien d'un réseau capillaire fret adapté, en particulier, aux besoins du secteur alimentaire ». Mais le rapport ne va guère au-delà de ces idées générales : « le développement du fret ferroviaire doit s'inscrire dans un cadre réaliste »...

Le remarquable projet de VFCEA (FNAUT Infos 179) est étudié plus en détail : le COI admet que la régénération de la ligne Nevers-Chagny doit être engagée dès maintenant, mais son électrification, pourtant essentielle pour le transport du fret, peut attendre 2037 « sous réserve d'évolution technologique qui la rendrait inutile ».

Le COI affirme aussi que « l'accès de l'économie française aux grands axes structurants dont font partie les corridors européens, tant pour ses échanges internes que pour ses exportations ou son approvisionnement à moindre coût, est d'une importance majeure : l'offre de fret ferroviaire doit se concentrer sur ces corridors ».

Mais il conclut quelques lignes plus bas que la nouvelle ligne d'accès depuis Lyon au tunnel de base du Lyon-Turin - dont la construction est désormais engagée - et son prolongement, le contournement Est de Lyon (CFAL), ne sont à envisager que dans un futur lointain (FNAUT Infos 263), que l'engagement de l'autoroute ferroviaire atlantique nécessite de nouvelles expertises (lesquelles ?), que l'itinéraire Bordeaux-Espagne ne devra être amélioré qu'à long terme, « notamment pour y dégager des capacités pour le fret ferroviaire ».

Alors que la liaison Lyon-Turin est traitée de manière particulièrement incohérente - la position des opposants a été entérinée sans esprit critique - et que ses propositions constituent un non-sens économique et environnemental (la Convention alpine n'est même pas citée), le COI est séduit au contraire par le projet de canal Seine-Nord-Europe, dont l'utilité est plus que contestable (FNAUT Infos 251).

Le COI considère en effet que les accès sud et nord au canal doivent être réalisés dès 2023 quel que soit le scénario financier qui sera retenu : la mise au gabarit européen de l'Oise sur 42 km, entre Creil et Compiègne afin de permettre le passage de convois de 4 400 tonnes (projet MAGEO, « incontournable »), le recalibrage de la Lys, puis le projet Bray-Nogent « alternatif à la route ».

Cette différence choquante de traitement entre les deux grands projets n'a pas été justifiée par le COI.

## Le rapport Duron et la desserte des territoires

**Les solutions de mobilité proposées par le COI pour les différents territoires sont très diverses et manquent d'homogénéité.**

### Zones métropolitaines

Pour lutter contre la congestion des voiries et la pollution de l'air dans les métropoles de province, le COI recommande que l'Etat investisse 1,4 milliard d'euros : 800 millions sur le soutien aux transports collectifs (mais il faudra augmenter les tarifs) et aux pôles d'échanges multimodaux, 400 millions sur les mobilités actives (marche et vélo) et 200 millions sur les nouvelles mobilités (covoiturage, véhicules autonomes).

Le rôle possible du transport ferroviaire dans les métropoles (RER) a été souligné, en accord avec les propositions de la FNAUT (FNAUT Infos 262). Mais les préconisations du COI restent très théoriques et les financements ne sont pas garantis. Tout projet d'envergure pour désaturer la gare de Lyon Part-Dieu (« une urgence ») est évacué...

L'attention portée aux mobilités actives est judicieuse et répond bien aux demandes de la FUB et de la FNAUT pour répondre aux besoins de mobilité sur l'ensemble du territoire. Mais trop de confiance est sans doute accordée aux nouvelles technologies, alors que le report sur le transport collectif et le vélo reste primordial.

### Liaisons autoroutières

Les préconisations du COI sont contradictoires : tout en insistant sur l'importance des RER métropolitains, il promeut la construction de nombreuses infrastructures routières : autoroute Castres-Toulouse, A31 bis (« d'une grande utilité socio-économique »), A54 (Arles sud), contournement Est de Rouen, RCEA (Saône-et-Loire), liaison Fos-Salon, RN154-RN12 (Nonancourt-Allaines), aménagements alternatifs à l'A45 (400 millions d'euros), liaison Est-Ouest d'Avignon...

Si un meilleur entretien des routes est légitime, la FNAUT estime que les augmentations de capacité ne sont plus d'actualité. Or la seule autoroute reportée par le COI est l'A45 Lyon - Saint-Etienne. Rappelons que le contournement de Strasbourg (GCO) et l'élargissement de l'A480 en pleine ville de Grenoble sont décidés.

### Villes moyennes et petites villes

L'approche routière est également privilégiée pour moderniser l'accès aux villes moyennes « enclavées », il s'agit de « mettre en place un programme ambitieux de modernisation du réseau routier sur les dix prochaines années ».

Pour la FNAUT, c'est un désenclavement ferroviaire - sauvegarde du maillage du réseau ferré, rénovation des infrastructures et maintien d'une bonne desserte - qui s'imposait.

### Zones périurbaines et rurales : une lacune criante

Les besoins de mobilité dans les zones périurbaines et rurales sont bien perçus, mais seuls des transports au rabais (covoiturage) ou la voiture sont proposés aux habitants de ces zones.

La régénération des voies ferrées régionales (dites UIC 7 à 9, une classification qui ne reflète pas leur usage réel par les voyageurs) circulées par les TER et Intercités n'est pas traitée alors qu'elle concerne la mobilité quotidienne de nombreux Français.

Le COI s'est contenté d'avancer une proposition un peu ridicule : « que l'Etat soutienne à titre d'expérimentation la transformation de quelques lignes ferroviaires faiblement fréquentées pour y faire circuler en site propre d'autres véhicules que des trains ». Des vélos, oui, mais des navettes routières autonomes ???

### Report des LGV

Le phasage dans le temps des grands projets de lignes nouvelles est acceptable dès lors que le projet d'ensemble est validé et programmé. Il est alors logique de privilégier, en première phase, l'aménagement des nœuds ferroviaires pour augmenter la capacité d'accès aux gares des métropoles, la fiabilité et les fréquences des dessertes et donc faciliter la mobilité quotidienne.

C'est ce que préconise le COI pour la ligne nouvelle Paris-Normandie (section prioritaire Paris-Mantes) et les LGV de la transversale Sud, qui sont donc validées au grand dam de leurs opposants : Bordeaux-Toulouse (en priorité les travaux au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, puis la section Agen-Toulouse), ligne nouvelle PACA (nœuds de Marseille, Toulon et Nice), Montpellier-Perpignan (section Montpellier-Béziers).

Rien n'est dit par le COI sur les gares TGV déconnectées du réseau classique. Celle de Vandières, en Lorraine, qui dispose pourtant d'un financement spécifique, est ignorée.

Le projet POCL est mis de côté en attendant une possible saturation de la LGV Paris-Lyon dont la date est difficile à prévoir, de même que le prolongement de la LGV Rhin-Rhône vers l'Alsace.

Les 3 scénarios financiers se différencient par la date de lancement des travaux et le rythme d'enchaînement des phases. Ils pré-servent la route et le fluvial, ce sont surtout les transports ferroviaires et urbains qui servent de variable d'ajustement : ainsi la nouvelle gare de Marseille ne serait engagée prochainement que dans le scénario 3.

# Le rapport Spinetta sur l'avenir du rail : une vision conformiste et décliniste

## Rapport Duron : conclusion

Le constat de l'ancien PDG d'Air France est lucide : les performances du rail sont insatisfaisantes aux yeux des voyageurs, des chargeurs, des Régions et de l'Etat.

### Un constat alarmant

Le trafic global (voyageurs + fret) n'a pas augmenté malgré la construction de 2 800 km de LGV (diagramme ci-dessous). La qualité de service s'est dégradée, le vieillissement du réseau n'est pas le seul responsable.

Les voies et les aiguillages sont en moyenne deux fois plus jeunes en Allemagne (17 ans contre 30 ans). Les trains sont ralentis sur 5 500 km de lignes, dont 700 km sur la partie la plus circulée du réseau (groupes UIC 2-4, hors LGV). Il faudra plus de 10 ans pour supprimer les ralentissements. La sécurité ferroviaire s'est dégradée. La croissance des trafics s'essouffle (mais elle a repris en 2017 - FNAUT Infos 263).

### « Le rail est trop cher »

Le vrai problème selon M. Spinetta, c'est que le rail est massivement subventionné et coûte cher (10,5 milliards d'euros par an) : « *L'offre est en recul, alors même que les fonds publics consacrés au transport ferroviaire n'ont jamais été aussi importants* ». Il est ainsi prévu de dépenser, pendant 10 ans, 5,2 milliards d'euros par an sur le réseau (2,7 pour la régénération, 2,5 pour la modernisation), dont 1,7 fourni par l'Etat et les Régions qui, par ailleurs apportent 5,5 milliards par an à l'exploitation, au titre d'autorités organisatrices.

Avec 200 euros annuels de contribution publique par habitant, la France se situe à un niveau élevé. Selon le cabinet BCG, c'est moins en Allemagne, aux Pays-Bas, en Italie ou en Espagne, davantage en Belgique, en Suisse et en Autriche.

Les dépenses d'exploitation de la SNCF ont considérablement augmenté (+ 1 milliard euros sur la période 2010-2016, soit + 25 % environ).

Malgré les réformes de 1997 et 2014, la gouvernance du système ferroviaire souffre d'un déficit de financement de l'ordre de 3 milliards d'euros par an et donc d'un endet-

tement croissant : plus de 50 milliards d'euros à ce jour. Les frais financiers atteignent 1,5 milliard d'euros par an.

Enfin, selon M. Spinetta, les missions de service public sont mal définies. Les ressources ne sont pas allouées efficacement. La SNCF peine à se réformer.

### Un rapport souvent superficiel

Au lieu de ne compter que ceux dont les voyageurs sont victimes, M. Spinetta compte tous les accidents (passages à niveau, accidents du travail...), et peut ainsi conclure : le rail n'est que 7 fois plus sûr que la route...

Il constate que les TER français sont très peu occupés en moyenne (25%), mais ne signale pas que beaucoup sont bondés aux heures de pointe. Il affirme que les TER allemands sont bien mieux remplis, ce qui est faux (78 voyageurs par train en France en moyenne, 80 en Allemagne d'après Régions de France).

Après une introduction de pure forme sur l'enjeu climatique, il se garde bien de comparer les émissions de carbone du TGV et de l'avion. Mais il déplore la pollution des autorails diesel, et oublie - il n'est pas le seul - qu'en cas de remplacement par l'autocar, 30 % des usagers reprennent leur voiture... : le bilan énergétique est négatif dès que l'autorail transporte plus d'une douzaine de voyageurs (FNAUT Infos 212).

Quant aux solutions proposées dans son rapport, directement inspirées par le malthusianisme de la SNCF et les exigences du ministère de l'Economie, elles sont peu imaginatives.

Plus fondamentalement, s'il souligne bien la responsabilité de l'Etat dans les difficultés du rail, le rapport Spinetta met d'entrée de jeu, comme le rapport Duron, l'accent sur le problème financier avant de s'interroger sur les besoins de mobilité, actuels et futurs, de la population et sur les problèmes environnementaux à affronter : pollution de l'air, réchauffement climatique...

Le rapport Duron présente des points positifs. Il met l'accent sur la mobilité dans les métropoles de province (marche, vélo, RER, intermodalité dans les gares). Il note que multiplier les infrastructures routières ne résoud pas les problèmes de congestion dans ces zones denses.

Mais dès qu'il aborde les relations interurbaines, la desserte des villes moyennes et des zones de faible densité ou le transport du fret, le souci d'économiser est dominant : il s'agit de « *rechercher prioritairement l'affectation la plus pertinente des fonds publics existants* » et de retenir pour chaque trafic « *le mode le plus pertinent* ». Ce souci d'économie disparaît cependant quand il s'agit de renforcer le réseau routier pour désenclaver les villes moyennes...

Le rapport abandonne l'objectif du report modal et présente une vision très restrictive du créneau de pertinence du rail - le TGV et les RER, le transport sur longue distance de produits lourds ou pondéreux facilement massifiables et de matières dangereuses. Le remplacement des matériels Intercités est confirmé, mais les grands projets (LGV, accès au tunnel du Lyon-Turin) sont reportés. A court terme, seule une « *domestication des TGV* » est conseillée sur le réseau classique : TGV, TER et trains de fret circuleraient à la même vitesse afin d'accroître la capacité des lignes.

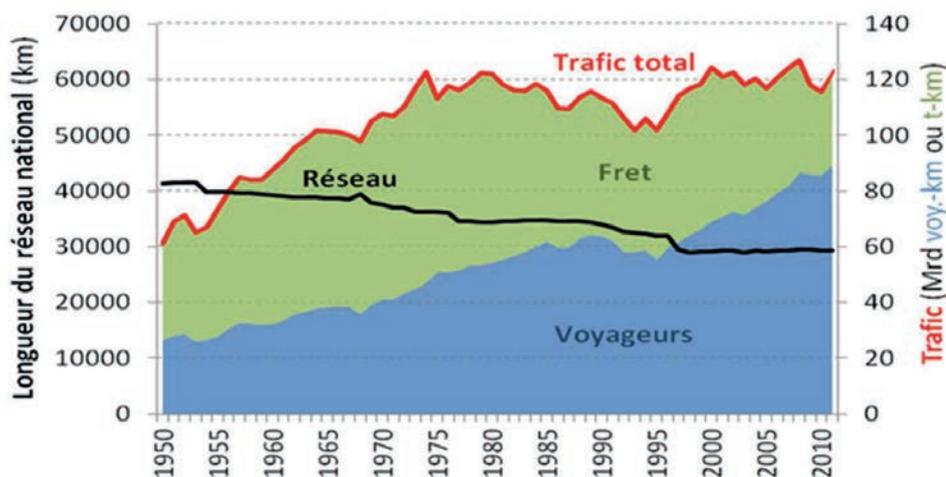
La régénération du réseau ferré classique ne concerne que les axes principaux. Les « *petites lignes* » appartiennent à un passé révolu, les habitants des zones rurales et des petites villes devront pédaler ou, sinon, se contenter du covoiturage. C'est le retour au réseau noyau du rapport Guillaumat.

Les préoccupations environnementales ne sont présentes que dans l'introduction du rapport. La route restera dominante, la volonté de report modal est limitée aux métropoles. Elle est seule, avec l'avion, préconisée pour désenclaver les villes moyennes.

Des mesures fiscales sont proposées pour financer les investissements de mobilité, mais épargnent l'automobiliste ; le scénario 3, le plus ambitieux, est considéré comme utopique.

Le dernier chapitre du rapport est intitulé : « *anticiper, prendre l'initiative et s'adapter à un monde qui change* ». Malgré ce titre ronflant et quelques allusions à la « *nécessaire transition écologique* », le rapport anticipe peu alors qu'une évolution climatique inquiétante se précise.

Il s'inscrit clairement dans le prolongement des errements des gouvernements précédents : l'investissement routier est omniprésent dans les trois scénarios de financement.



## Un rapport monomodal

Le rapport déplore le coût du rail pour la collectivité, mais ne le compare pas au coût de la route... alors même qu'on investit 3 fois plus pour la route que pour le rail, et il exclut toute nouvelle taxe routière.

Il ignore les conditions particulièrement inéquitables de concurrence entre le rail et les autres modes de transport, voyageurs et fret, qui freinent le développement du rail, et expliquent largement la sous-utilisation du train et son manque de rentabilité : le trafic actuel ne reflète pas le trafic potentiel. Si ces conditions de concurrence étaient corrigées, 70 % des liaisons TGV (selon la SNCF) ne seraient pas déficitaires.

## Le créneau de pertinence du train sous-estimé

Ignorant les conditions de la concurrence intermodale et reprenant sans esprit critique les thèses défaitistes de la SNCF, M. Spinetta sous-estime le créneau de pertinence du transport ferroviaire : « *le réseau comme les dessertes s'étendent souvent au-delà du domaine de pertinence du rail, alors qu'ils peinent à répondre aux besoins des zones denses* ».

Cette rengaine est un leit-motiv du rapport. Seule ambition pour le rail : une réduction du maillage du réseau, un retour au réseau noyau du rapport Guillaumat complété par les réseaux périurbains des métropoles.

Tout en soulignant que « *le rail contribue à la réduction des inégalités sociales et territoriales en assurant la mobilité de tous* », M. Spinetta propose la suppression de milliers de km de lignes dites secondaires, sans se préoccuper des conséquences sur les petites villes et les territoires ruraux, et la vie quotidienne de leurs habitants (voir page 6).

Il propose même de redistribuer sur les lignes les plus circulées les crédits déjà affectés aux petites lignes dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions, et d'augmenter les péages TER versés par les Régions afin de mieux couvrir les coûts d'infrastructure.

Le rapport reconnaît le rôle indispensable du train dans les zones denses et - c'est une nouveauté - celui du TGV, y compris pour la desserte des villes situées sur le réseau classique, que la SNCF cherche à réduire.

Cependant le domaine de pertinence du TGV est encore sous-estimé : selon M. Spinetta, le TGV n'est une alternative crédible à l'avion que pour des trajets de 3h maximum. Pourtant Air France a subi la concurrence du TGV même sur des destinations plus lointaines... Ce « mythe des 3h » a été dénoncé par Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244) : s'il assure un trajet en 4h, le TGV capte encore 40 % du marché rail + avion.

## La dette ferroviaire et les LGV

M. Spinetta reconnaît l'utilité du TGV mais refuse toute extension du réseau des LGV. La construction des LGV aurait absorbé une trop grande part des crédits disponibles et provoqué la dégradation du réseau régional : c'est l'idée à la mode... Il note pourtant que « *la réalisation simultanée de quatre grands projets de LGV est responsable d'un quart de l'augmentation de la dette* ». Il n'explique pas d'où vient le reste (voir FNAUT Infos 237), et ne précise pas la part amortissable de la dette.

En réalité, les mécanismes de financement des LGV et des lignes régionales sont déconnectés, les LGV exigeant des financements spécifiques. Quant à la modernisation des lignes régionales, elle a été en concurrence avec celle des routes dans les Contrats de Plan Etat-Régions : **si ces lignes se sont dégradées, c'est d'abord parce qu'on a trop dépensé pour les routes.**

M. Spinetta reconnaît cependant que l'Etat n'a pas correctement joué son rôle dans le financement des LGV, et que la dette du rail est surtout sa propre dette. Il préconise à juste titre un apurement, au moins partiel, de la dette ferroviaire, qui permettrait d'amorcer un cercle vertueux (baisse des péages ; renforcement de l'offre, de la fréquentation et des recettes ; accélération plus facile des investissements). Rappels qu'en Allemagne, la dette ferroviaire a été intégralement reprise par l'Etat fédéral lors de la réforme de 1994.

## La réforme de la SNCF

Au-delà de sa vision essentiellement comptable, la FNAUT approuve cependant plusieurs propositions essentielles du rapport Spinetta visant à réformer la SNCF et à lui permettre d'affronter la concurrence d'autres opérateurs.

1 - La conversion de SNCF Mobilités en société anonyme (SA). Avec son statut d'établissement public, SNCF Mobilités peut s'endetter sans limite puisqu'elle dispose de la garantie de l'Etat. Le statut de SA la mettrait à l'abri des interventions intempestives de l'Etat (blocage du dialogue social par le gouvernement Valls, commandes imposées de matériel roulant inutile).

Le ministre de l'Économie Bruno Le Maire vient d'annoncer une commande de 100 TGV du futur à Alstom, pour 2 milliards d'euros. Il se permet ensuite de dénoncer le niveau excessif de la dette ferroviaire et n'envisage son apurement, sans doute partiel, qu'en fin de quinquennat.

2 - Le pilotage de la modernisation du rail par SNCF Réseau, le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau, la réduction du rôle de l'EPIC SNCF de tête, la filialisation de Fret SNCF et la création d'une filiale « lignes capillaires » de SNCF Réseau sont aussi des recommandations susceptibles d'améliorer le fonctionnement du système ferroviaire.

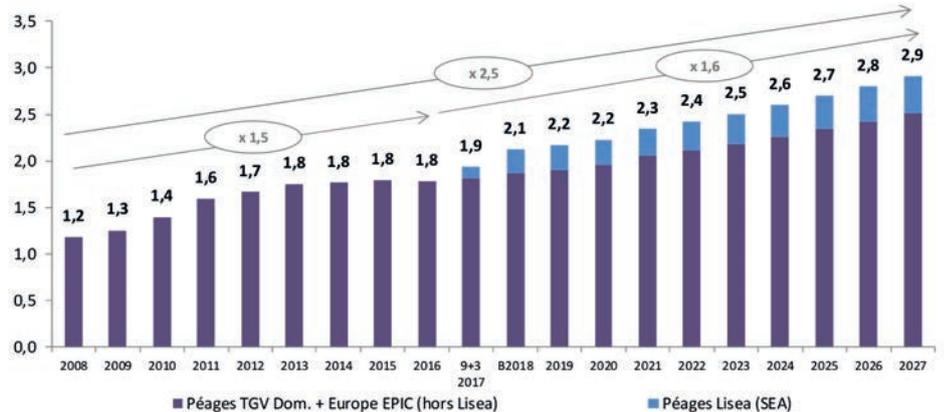
Par contre, la FNAUT est défavorable à la transformation de SNCF Réseau en société anonyme : depuis 1997 en effet, RFF puis SNCF Réseau sont pleinement propriétaires du réseau, il faudrait donc que la propriété du réseau soit transférée auparavant à l'Etat afin d'éviter toute aliénation éventuelle du domaine public.

## L'ouverture à la concurrence

La FNAUT approuve l'introduction de la concurrence proposée par M. Spinetta, sous forme de délégation de service public, pour l'exploitation des services TER ; l'exemple allemand est probant, comme celui des transports urbains ou des transports régionaux par autocar en France.

Notons une incohérence du rapport Spinetta : on ne peut à la fois préconiser la concurrence et la fermeture des petites lignes, puisqu'en réduisant les coûts de production, la concurrence facilite le maintien de ces lignes en activité à un coût acceptable par le contribuable : **la concurrence permet d'élargir le créneau de pertinence du train.**

M. Spinetta préconise une libéralisation des services TGV sous la forme de l'accès libre (« open access »), comme en transport aérien. Or la SNCF supprime déjà unilatéralement des services TGV déficitaires ou insuffisamment rentables : un écrémage de ses trafics ne pourrait qu'accroître cette tendance. La FNAUT propose au contraire une formule de franchises regroupant TGV et Intercités, associée à l'accès libre (FNAUT Infos 263 et plus loin pages 10-11) : une telle coexistence n'est pas exclue par M. Spinetta.



## « Petites lignes » : ne pas en rester à une image d'Epinal

Tours, 1992 : un colloque sur les lignes régionales organisé par la FNAUT

M. Spinetta, comme le président de la SNCF, propose de fermer massivement les lignes régionales peu fréquentées.

Selon M. Spinetta, ces lignes (UIC 7 à 9) ne servent pas à grand chose et sont un fardeau financier : « *il est impensable de consacrer 1,7 milliard par an à 2 % des voyageurs et 10 000 km de lignes* » (voir ci-dessous la carte des flux TER).

**Mais force est de constater que, depuis les années 1920, des milliers de km de « petites lignes » ont été supprimés au détriment du maillage du réseau sans pour autant rétablir la santé financière du rail car l'effet réseau a été réduit : les petits ruisseaux font les grandes rivières...**

### Trains rares, clients rares

M. Spinetta ne s'interroge pas sur la faiblesse de la clientèle, alors que les routes parallèles sont souvent surchargées : il évoque ainsi ces trains « *peu fréquents ET peu fréquentés* », sans voir qu'il fallait remplacer ET par DONC.

Cette faiblesse de la fréquentation n'a rien de structurel. Elle résulte d'une exploitation déplorable par la SNCF et à des coûts excessifs, de la vitesse insuffisante (1h10 pour aller de Roumazières à Angoulême, 52 km), de la dégradation des infrastructures, des ralentissements, des retards et suppressions de trains.

### Innovations ignorées

M. Spinetta ignore totalement les innovations techniques et commerciales qui expliquent la croissance du trafic observée en Suisse, en Allemagne, en Italie, en Grande-Bretagne (même sur les lignes qui desservent des zones faiblement peuplées) et permettent de réduire les coûts d'exploitation. Dans ces pays, les petites lignes sont exploitées de manière innovante : arrêts à la demande, trains

mixtes (avec messagerie) comme les cars postaux, relance du trafic de fret.

**En Suisse, on remplit les trains. En France, on ne sait pas les remplir, et on les supprime en prétextant qu'ils sont vides et que le car est moins cher.**

Selon un directeur à la SNCF : « *sur une ligne à 500 passagers quotidiens, il est plus économique et près des besoins de faire rouler des cars fréquents de 50 places que deux trains quotidiens de 250 places* ». Si le train est rare, la clientèle est maigre...

M. Spinetta propose que l'Etat confie la rénovation des petites lignes aux Régions, mais sans moyens financiers, alors qu'elles peinent déjà à financer l'exploitation des TER.

### Solution de facilité

Ce qui est cher, ce n'est pas le rail, c'est la SNCF. Le transfert sur route est une solution de facilité qui lui évite de faire les efforts techniques et commerciaux nécessaires. Il évite aussi à certaines Régions d'avoir à traiter les déficiences de leur gouvernance des trains TER.

Un moratoire sur la fermeture de ces lignes est donc indispensable tant des études socio-économiques solides, basées sur les possibilités d'un rail performant, n'auront pas été effectuées, que les infrastructures n'auront pas été modernisées et qu'une offre adaptée aux besoins locaux n'aura pas été mise en place, ce qui passe par une mise en concurrence des opérateurs ferroviaires et une exploitation en délégation de service public. Les Régions conservant la maîtrise de l'offre et de la tarification, il n'y a pas lieu d'évoquer une privatisation. La concurrence permettrait une sérieuse réduction des coûts d'exploitation des trains, de régénération et de maintenance des infrastructures (FNAUT Infos 212 et 213), ce que M. Spinetta oublie quand il calcule le coût, insupportable selon lui, du maintien en activité des petites lignes...

### Transports du quotidien

Alors que l'emploi et les services se regroupent peu à peu dans les grandes villes, supprimer les petites lignes régionales dégraderait les « *transports du quotidien* » des habitants des villes moyennes et petites, et des zones rurales, montagneuses en particulier. Selon un lecteur de La Croix : « *s'il faut fermer une ligne non rentable, il faut fermer aussi nombre de « petites routes » qui ne voient passer que quelques véhicules par jour, et ne plus distribuer le courrier et l'électricité dans les villages isolés* ».

Il y a 25 ans, la FNAUT avait organisé à Tours un colloque sur l'avenir des lignes ferroviaires régionales. Y avaient participé : le président de la Région Centre, un membre de la direction générale des Transports de Bruxelles, le président de la SNCF, le directeur des transports terrestres, des exploitants privés, des constructeurs ferroviaires.

A cette occasion, la FNAUT avait précisé les créneaux de pertinence respectifs du train (la desserte des villes moyennes et des petites villes) et du car (la desserte rurale, bourgs et villages). Elle avait réaffirmé l'importance des lignes régionales pour l'aménagement du territoire et dénoncé les déficiences de leur exploitation par la SNCF, proches du sabotage. Ses analyses restent d'actualité (FNAUT Infos n°9)...

« Les besoins de transport sont toujours évalués par la SNCF à partir des trafics observés, non significatifs tant l'offre est de médiocre qualité : horaires inchangés depuis des années... ».

« A la demande sociale de transport, il faut ajouter la demande écologique et la congestion du réseau routier ».

« De nombreux témoignages ont montré la possibilité de réduire les coûts d'exploitation et d'attirer des usagers par des innovations techniques et commerciales. En Suisse, en Allemagne, le train reste plus cher que le car, mais le rapport recettes/dépenses a nettement augmenté, le créneau de pertinence économique du train a été élargi ».

« La SNCF, dominée par un souci de rentabilité, ne peut appréhender correctement les réalités locales et concevoir une exploitation adaptée à ces lignes. Le transfert sur route est pour elle la solution de facilité, mais ce transfert est le prélude à la marginalisation puis à la disparition du transport public ».

Suite à ces analyses, la FNAUT n'avait pas hésité à s'engager en faveur d'une remise en cause du monopole de la SNCF : « il faut réduire les coûts d'exploitation et, pour cela, en finir avec le monopole de la SNCF, développer la sous-traitance et - suivant l'idée du préfet Gilbert Carrère - aller jusqu'à confier la responsabilité des lignes régionales aux Régions qui, pour chaque ligne, pourraient désigner l'exploitant garantissant les coûts les plus faibles et la meilleure desserte : la SNCF elle-même, stimulée par la concurrence, ou tout autre exploitant français ou étranger. Cette gestion en délégation de service public est analogue à celle des lignes routières ou des transports urbains : il ne s'agit pas de privatiser le service public, mais de le redynamiser ».



## Le statut des cheminots

Le débat sur l'avenir du système ferroviaire s'est trop vite focalisé sur le statut des cheminots. Ce n'est pas un enjeu crucial pour les usagers du train, qui sont surtout préoccupés par les ralentissements, le renouvellement du matériel roulant (trains Intercités), les fréquences des services, la tarification et, plus généralement, la qualité du service rendu par le train. L'amélioration de cette qualité est la meilleure manière de protéger les cheminots.

Selon la SNCF, le statut actuel n'est responsable que d'un tiers des surcoûts (30 %) de la SNCF par rapport aux autres exploitants européens. Il doit sans doute faire l'objet d'adaptations, mais l'essentiel est la réglementation actuelle du travail (horaires de travail) et une meilleure répartition du personnel en fonction des besoins.

L'introduction de la polyvalence du personnel et de méthodes légères d'exploitation (conduite des autorails à agent seul) et de maintenance (FNAUT Infos 257) sont indispensables à la sauvegarde des petites lignes - dédiées aux voyageurs, au fret ou mixtes.

Les syndicats doivent admettre qu'il est inutile d'investir sur ces lignes si une exploitation trop coûteuse finit par pousser les Régions à les abandonner ; réduire les coûts d'exploitation est la condition sine qua non de leur survie.

Quant à la direction de la SNCF, elle doit comprendre que ces lignes sont indispensables aux habitants des petites villes et zones rurales desservies, et faire abstraction des préjugés qu'elle a toujours eu à l'encontre de telles méthodes d'exploitation.

**Didier Grimault, FNAUT Centre** ■

Le bras de fer qui oppose les syndicats au gouvernement est une bataille de matamores. Chacun campe sur une situation de départ intenable, des concessions réciproques doivent être faites.

Le statut des cheminots est fait pour évoluer, il faut parler avec bon sens. On ne doit pas non plus opposer les cheminots et le grand public, ce n'est pas ainsi qu'on trouvera des solutions.

Le problème du statut ne doit pas occulter la situation réelle du réseau, qui est catastrophique. La SNCF porte une lourde responsabilité dans cette régression : en abandonnant un entretien permanent, elle n'a pas pérennisé son réseau et est devenue incapable de l'exploiter correctement, si bien qu'il ne répond plus aux besoins des usagers.

Il y a eu une interférence permanente de la SNCF avec le pouvoir politique. L'apurement de la dette, qui est celle de l'Etat et non de la SNCF, est la priorité.

**Gabriel Exbrayat,**  
ancien président, FNAUT Rhône-Alpes ■

## Le plan Philippe : des orientations intéressantes mais de nombreuses interrogations

**Le lobbying de la FNAUT, qui a été reçue par le Premier ministre et la ministre des Transports, n'a pas été inutile : un certain nombre des orientations rendues publiques le 26-02-18 par Edouard Philippe, vont dans le bon sens. Ces bonnes intentions doivent être cependant complétées, précisées et confirmées.**

### L'apurement de la dette ferroviaire

Cet apurement (à confirmer) par l'Etat amorcerait un cercle vertueux : baisse des péages ; renforcement des fréquences, de la fréquentation du train et des recettes en provenance de voyageurs ; accélération des investissements.

Mais il doit être significatif et intervenir rapidement, sans conditions sur les efforts de productivité de la SNCF : la dette, dont l'Etat est largement responsable car sa contribution au financement des LGV a été trop faible, pénalise lourdement le système ferroviaire.

### L'amélioration des services

La FNAUT approuve la décision du gouvernement d'imposer à la SNCF l'élaboration d'un plan stratégique (déjà exigée par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014...) visant une amélioration drastique de la qualité de ses services et une réduction de ses coûts de production, qui passe en particulier par la polyvalence des agents.

La FNAUT souhaite que l'Etat exige un recentrage de la SNCF sur ses activités ferroviaires, la non-concurrence entre ses offres ferroviaires et routières, et le maintien des dessertes des villes moyennes par les TGV et Intercités.

### L'avenir des « petites lignes »

Alors que le rapport Spinetta préconisait la suppression massive des lignes peu fréquentées, le Premier ministre a rejeté sèchement cette idée, il veut confier leur avenir aux Régions pour un examen de leur pertinence au cas par cas : « on ne décide pas la fermeture de 9 000 km de lignes depuis Paris sur des critères administratifs et comptables ; dans bien des territoires, le rail est au cœur de la stratégie des Régions ».

Mais il ne propose pas de moyens nouveaux, hors Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) déjà signés, permettant aux Régions de rénover les lignes régionales. Des transferts sur route pourront donc être décidés par les Conseils régionaux, qui devront en endosser l'impopularité à la place de l'Etat.

L'Etat ne doit pas se contenter de contribuer à la rénovation du seul réseau ferré principal, il doit participer aussi à celle des lignes régionales menacées de disparition. Les CPER doivent être revus en ce sens, sinon le report des fermetures ne sera qu'un simple sursis.

### L'introduction de la concurrence

Elle se fera sous forme de délégation de service public pour l'exploitation des trains TER et TET, comme le souhaitait la FNAUT.

Elle contribuera à la sauvegarde des services régionaux et nationaux en entraînant une réduction de leurs coûts et une amélioration de la qualité des services ; l'exemple allemand le démontre, les usagers, les contribuables et même les cheminots, dont l'emploi pourra se développer, ont tout à y gagner.

La FNAUT regrette par contre que la libéralisation des services à longue distance, soit prévue uniquement en accès libre (« open access »), dans un cadre insuffisamment régulé puisque la formule des franchises a été écartée alors qu'elle pouvait au moins être expérimentée, sans déstabiliser la SNCF.

### La gouvernance du rail

SNCF Mobilités sera transformée non en société anonyme, mais en société nationale à capitaux publics, elle devrait donc rester dans le patrimoine national.

Le statut futur de SNCF Réseau n'a pas été précisé clairement : la FNAUT demande son maintien en EPIC.

La FNAUT s'interroge sur la perspective d'une intégration plus poussée du groupe SNCF, peu compatible avec l'ouverture à la concurrence : l'indépendance de SNCF Réseau vis-à-vis de SNCF Mobilités doit être garantie. Elle approuve le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau et la filialisation du fret mais regrette que rien n'ait été dit sur la filiale « lignes capillaires » de SNCF Réseau.

### Les attentes de la FNAUT

La FNAUT attend maintenant du gouvernement :

- qu'il renonce à certaines dépenses routières contre-productives et privilégie les investissements les plus utiles pour l'aménagement du territoire et la protection du cadre de vie et du climat ;

- qu'il corrige les conditions inéquitables de concurrence entre le rail et les autres modes, voyageurs et fret, qui expliquent largement la perte d'attractivité du train, son manque de rentabilité et son déséquilibre économique ;

- qu'il reconnaisse pleinement l'accroissement continu de la demande de mobilité et appuie le retournement constaté (FNAUT Infos 263) de la fréquentation du train, ce qui implique l'adoption du scénario 3 de la COI et un plan de financement pérenne de l'ensemble du réseau ferré ;

- qu'il flèche le produit de la fiscalité environnementale vers le financement du réseau et l'apurement de la dette.

# La FNAUT face aux grèves des cheminots



Un communiqué pour défendre les voyageurs et le rail

**Dès leur annonce le 17 mars, la FNAUT a dénoncé les grèves à répétition des cheminots, qui vont pénaliser gravement les voyageurs et desservir les intérêts du rail.**

La FNAUT respecte le droit de grève mais elle regrette que le calendrier des grèves retenu par les syndicats (CGT, Sud, UNSA, CFDT) ait manifestement été calculé pour pénaliser au maximum les voyageurs et ménager les intérêts des cheminots. Elle estime aussi que le corporatisme et le conservatisme des syndicats menacent l'avenir du rail.

**Des conséquences graves pour les usagers les plus précaires**

Ce sont les usagers les plus modestes, que les syndicats de cheminots prétendent défendre en priorité, qui seront les plus pénalisés, alors qu'ils subissent déjà une très mauvaise qualité de service en temps normal : travailleurs précaires, étudiants, lycéens... sont captifs du train. Où est le respect du public et du service public ?

**Des conséquences graves pour le système ferroviaire**

Les syndicats affirment vouloir défendre l'avenir du rail. Mais un mouvement de grève prolongé ne peut que fragiliser le rail en incitant voyageurs et chargeurs à se tourner définitivement vers les modes de transport concurrents : automobile, covoiturage, autocar, avion à bas coût, camion.

**Ouverture à la concurrence ne signifie pas privatisation**

Il ne faut pas confondre service public et entreprise publique. L'exploitation des services TER et Intercités en délégation de service public, sur le modèle des transports urbains, est indispensable pour réduire leurs coûts d'exploitation, élargir leur fréquentation et éviter leur disparition progressive.

Une telle exploitation, en vigueur en Allemagne, y est approuvée explicitement par les usagers (ProBahn), les contribuables, les écologistes et même les cheminots, car elle s'effectue sans dumping social et favorise l'emploi cheminot. Son succès encourage les pouvoirs publics à investir massivement sur le réseau ferré.

**Une politique gouvernementale pas à la hauteur des enjeux**

Si la FNAUT dénonce l'attitude des syndicats organisateurs de la grève, elle partage aussi certains de leurs objectifs.

- Une reprise rapide de la dette ferroviaire est indispensable pour permettre une baisse du niveau des péages, un renforcement de l'offre ferroviaire et des investissements plus importants et plus rapides sur les voies ferrées.

- Les conditions de concurrence entre le rail et les autres modes de transport, qui pénalisent le rail et entravent son développement, doivent être corrigées par la fiscalité environnementale.

- Les petites lignes doivent être maintenues en activité pour la plupart. Un accueil doit être maintenu dans les gares.

- Un recentrage de la SNCF sur le ferroviaire national est nécessaire.

*La FNAUT attend aujourd'hui du gouvernement et des syndicats qu'ils engagent de véritables négociations afin de limiter la durée des grèves et la gêne insupportable qu'elles entraînent pour les voyageurs.*

Une lettre ouverte au Premier ministre

**Le 22 mars, la FNAUT a adressé une lettre ouverte au Premier ministre pour attirer son attention sur la situation des voyageurs ferroviaires face aux épisodes de grève.**

Monsieur le Premier ministre,

Les multiples épisodes de grève vont impacter gravement la vie personnelle et professionnelle des voyageurs de la SNCF ainsi que la compétitivité économique et l'attractivité touristique de notre pays.

Face à un mouvement social qui s'annonce très long, les dispositions actuelles du code des transports sur l'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic sont mal appliquées ou insuffisantes.

Elles le sont aussi face à des comportements qui dévoient le droit de grève (mouvements de grève dits de « 59 minutes », mouvements d'une durée très longue et exercice abusif, trop fréquent, du droit de retrait).

**Service prévisible et transport ferroviaire à longue distance**

Les dispositions sur le service prévisible concernent « les services publics de transport

terrestre ». Pour ce qui est du transport ferroviaire de longue distance, il faudrait intégrer les services nationaux et internationaux qui ne relèvent pas du service public, dans le champ du service prévisible et adapter les dispositions du code des transports à ces services librement organisés.

L'objectif est de définir, pour ces liaisons, un niveau minimal de service qui, comme pour les transports terrestres relevant du service public, « doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir ».

L'impossibilité actuelle de pouvoir réserver des trajets en TGV ou en Intercités pour les jours de grève est, pour la FNAUT, une atteinte disproportionnée à cette liberté.

**Tarifs TGV et Intercités pendant la période perturbée**

En ce qui concerne les tarifs des TGV et des Intercités, nous souhaitons que SNCF Mobilités adapte ses règles de fixation des prix relevant du yield management à une situation perturbée qui s'annonce longue et confuse, empêchant les voyageurs de prévoir leurs déplacements à l'avance.

**Communication du plan de transport**

La loi Bertrand du 21 août 2007 impose que le plan de transport adapté soit communiqué par l'exploitant aux usagers « au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation ».

Force est de constater que pour le transport ferroviaire, cette information est, en général, délivrée la veille de la perturbation vers 17 h, ce qui ne correspond pas à l'exigence légale et empêche les voyageurs d'organiser dans de bonnes conditions leurs déplacements du lendemain, notamment s'ils doivent avoir recours à des solutions alternatives aux transports affectés par la grève.

**Suspension des abonnements TER et dédommagements**

Pour les voyageurs quotidiens, notamment les abonnés TER et les abonnés d'Ile-de-France, la FNAUT souhaite que le code des transports impose aux conventions TER passées entre les Régions et SNCF Mobilités de prévoir, en cas de grève, la possibilité pour les abonnés de suspendre facilement et immédiatement leur abonnement ainsi que la mise en place de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de jours de grève.

La FNAUT relève que les conventions TER actuelles Régions-SNCF sont très peu contraignantes concernant ces attentes essentielles des voyageurs.

Dans l'attente de ces modifications législatives, nous portons ces demandes à la connaissance de SNCF Mobilités, des autorités organisatrices concernées et des voyageurs.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**



London Euston-bound Pendolino (Gene Hunt - Flickr)

# Les franchises britanniques, méconnues en France

En Grande-Bretagne, l'infrastructure ferroviaire a été privatisée en 1993 par le gouvernement de John Major. Mais son propriétaire Railtrack a été confronté à des accidents spectaculaires. Des accidents avaient déjà eu lieu auparavant, car la maintenance du réseau avait été négligée quasiment depuis 1940.

## Historique

Les accidents de la fin des années 1990 ont conduit à la prise de conscience que l'infrastructure exige des investissements de long terme et relève donc d'un monopole public.

Le réseau ayant été reconnu défaillant, Railtrack a dû lancer des investissements importants mais, finalement déclarée en faillite, la société a été renationalisée en 2002 sous le nom de Network Rail par le gouvernement de Tony Blair (FNAUT Infos 155).

C'est cette entreprise qui gère les circulations et attribue les sillons. Aujourd'hui, le système ferroviaire britannique est un des plus sûrs d'Europe : pas d'accident ferroviaire depuis 10 ans, deux fois moins d'accidents aux passages à niveau qu'en France.

L'opérateur historique British Rail a au contraire été démantelé, son offre ayant été répartie dans les différentes franchises et confiée à des opérateurs privés après les appels d'offres passés entre 1995 et 2003.

## L'attribution des franchises

L'autorité organisatrice peut être, selon les cas, le ministère des Transports ou une autorité décentralisée (Écosse, Pays-de-Galles, Londres...).

Les franchises concernent normalement tous les types de services ferroviaires d'une zone géographique donnée - régionaux, suburbains, longue distance. Les franchises spécialisées sont rares (trains de nuit Londres-Écosse).

La durée des contrats est courte, 7 à 10 ans, car les opérateurs ont peu de capital investi (ils louent le matériel roulant à des sociétés de leasing, les ROSCOs) et, lorsqu'ils obtiennent une franchise, ils reprennent tout le personnel de l'opérateur précédent.

Au lancement des franchises, les opérateurs étaient des autocaristes ou d'anciens managers de British Rail. Aujourd'hui ce sont de grands groupes, dont certains sont internationaux (Keolis, Transdev, Arriva, Abellio).

L'exploitation se fait en général aux risques et périls de l'opérateur, qui dispose d'une large initiative en matière de dessertes, de fréquences, d'amplitude horaire et de services annexes : seule une desserte minimale est exigée par l'autorité organisatrice.

Selon les franchises, l'opérateur doit verser une redevance d'utilisation du réseau ou reçoit une subvention, au moins en début de contrat (en 2017, 3,7 milliards d'euros ont été reversés à l'Etat par les opérateurs, cette somme couvre la maintenance du réseau ; 3,9 milliards d'euros supplémentaires ont été investis par l'Etat dans la modernisation et le développement du réseau).

Afin d'éviter une balkanisation du système, le régulateur du rail ORR impose à chaque opérateur de vendre les billets de tous les autres opérateurs.

Il existe une tarification nationale, en générale plus élevée que celle adoptée par les opérateurs. Certains tarifs sont régulés, d'autres sont fixés librement par les opérateurs. L'Etat compense les réductions pour personnes âgées.

## Une cohérence géographique

Il y avait, en 2016, 3 franchises longue distance, 8 franchises régionales, 6 franchises mixtes, 3 franchises périurbaines (pour Londres et Liverpool), soit 20 au total. Les objectifs recherchés semblent avoir été les suivants :

- le découpage des services est conçu principalement suivant une logique de cohérence géographique, mais il arrive que des opérateurs concurrents empruntent une même ligne (ils sont 3 entre Londres et Birmingham) ;
- le nombre des franchises a été réduit pour faciliter un effet réseau.

## Les effets de la concurrence

La concurrence à la britannique a favorisé l'augmentation des recettes voyageurs (par la hausse de la fréquentation, mais aussi par celle des tarifs, de plus en plus élevés), beaucoup moins une baisse des coûts.

En effet, la courte durée des contrats incite davantage à maximiser les recettes qu'à baisser les coûts, ce qui nécessiterait une perspective de plus long terme. Un facteur est le fait que l'Etat a concédé aux ROSCOs un taux d'intérêt surévalué.

Les péages ayant été fixés au coût marginal (environ 2 €/train-km), les opérateurs ont pu renforcer les fréquences. L'Etat subventionne donc peu l'exploitation mais essentiellement l'infrastructure.

Le système britannique est méconnu en France, mais son efficacité est indéniable : après une longue période de stagnation, voire de régression, depuis 1956, la clientèle a commencé à affluer dès l'introduction des franchises en 1996, rapidement suivie d'un renforcement des fréquences, jusqu'à un train par heure sur de nombreuses lignes rurales et toutes les 30 min sur les lignes principales (le réseau britannique est deux fois plus circulé que le réseau français).

La clientèle a plus que doublé aujourd'hui, y compris sur les lignes rurales. Les trains sont très remplis, le matériel roulant a été renouvelé, des services nouveaux ont été créés, les lignes déficitaires ont été

prérennisées et quelques réouvertures de lignes et de gares sont même intervenues. Selon l'observatoire Transport FOCUS, 83 % des voyageurs sont satisfaits.

La part de marché du rail est passée de 7 % à 9 % (c'est la part du rail en France). La croissance de l'usage du train a été un peu plus forte encore dans la région de Londres, sans doute en raison de l'instauration du péage urbain.

## Les difficultés

Il faut noter cependant que la libéralisation des services ferroviaires a fait récemment l'objet de vives critiques (voir aussi FNAUT Infos 232) :

- le montant des péages est modéré, mais les tarifs sont devenus prohibitifs pour les voyages occasionnels et même pour les déplacements domicile-travail (alors que les travailleurs précoces sont de plus en plus nombreux) ;
- la qualité des services périurbains s'est dégradée (lignes saturées, suppression de trains, grèves, retards).

Des réductions de personnel, contestées par les syndicats, ont été effectuées par les opérateurs (mais leur marge bénéficiaire reste faible, 2 à 3 %) ; des usagers exaspérés manifestent, le parti travailliste réclame une renationalisation de tous les services.

Cependant, ces critiques semblent dues davantage aux déficiences de la gouvernance publique des franchises (l'Etat privilégie trop la recherche d'une baisse de la subvention globale versée aux opérateurs, les tarifs sont insuffisamment encadrés) qu'au principe même de ces franchises.

## Les conditions du succès

Que retenir de l'expérience britannique ? Si le système des franchises est adopté en France :

- les contrats doivent être de longue durée, 12 à 15 ans, pour inciter les opérateurs à penser à long terme ; ils doivent privilégier les petits opérateurs ayant des frais généraux faibles ;
- il est impératif de baisser le niveau des péages, car il détermine l'attractivité financière du train (Bruxelles recommande des péages au coût marginal) ;
- le coût de location du matériel roulant doit rester modéré ;
- l'autorité organisatrice doit encadrer strictement les tarifs ;
- elle doit investir suffisamment sur le réseau pour éviter sa saturation ;
- enfin l'Etat doit cesser d'encourager la circulation automobile, l'automobiliste doit payer ses coûts externes.

# En France : une exclusivité regrettable de l'open access

## Des franchises en France ?

Le quatrième paquet ferroviaire européen rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs entre décembre 2019 et décembre 2023 pour les services conventionnés (TER et trains Intercités) et à partir de décembre 2020 pour les services non conventionnés (TGV). Les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires devront être prises au plus tard le 25 décembre 2018.

Le gouvernement n'envisage que la formule de l'open access pour ouvrir à la concurrence les services ferroviaires Grandes Lignes (suivant le modèle en vigueur pour le transport aérien, le fret ferroviaire, les services ferroviaires internationaux de voyageurs et les cars « Macron »). Il a donc retenu le modèle italien (FNAUT Infos 263) et rejeté le modèle des franchises en vigueur en Grande-Bretagne.

Il craint sans doute une disparition progressive de la SNCF en cas de création de franchises qui seraient toutes gagnées par ses concurrents.

Rappelons que l'open access procède de la seule démarche commerciale d'un opérateur qui va juger si une relation donnée peut être exploitée selon des critères purement commerciaux. On ne peut donc définir à l'avance les axes sur lesquels il peut y avoir de l'open access : seul le marché dira si une relation est rentabilisable par un nouvel entrant.

La législation européenne, reprise en droit français, n'autorise l'open access qu'à la condition qu'il ne compromette pas l'équilibre économique d'un contrat de service public existant. En dehors de cette contrainte, rien ne peut donc empêcher un opérateur de venir challenger la SNCF, puisque le TGV est exploité par la SNCF dans un cadre purement commercial.

Deux situations sont alors envisageables, nous en examinons les conséquences vraisemblables.

### Première hypothèse

Il se peut qu'aucun opérateur ne souhaite concurrencer la SNCF :

- soit parce qu'il estime que la concurrence frontale avec la SNCF (qui maîtrise l'exploitation low cost avec Ouigo) ne jouera pas en sa faveur ;

- soit parce qu'il ne peut assumer l'investissement financier initial (achat de matériel à grande vitesse, formation et embauche de personnel...);

- soit parce qu'il est dissuadé par le niveau des péages (les lignes les plus intéressantes pour de nouveaux entrants sont celles où les trafics sont les plus denses, où l'infrastructure est donc en limite de capacité et où les péages sont les plus élevés).

La SNCF reste alors en position de monopole (*open access sans concurrence*). Elle peut décider seule la consistance de ses services lorsqu'ils ne sont pas conventionnés (les services Intercités ou TET le sont par

l'Etat, mais en pratique c'est la SNCF qui les finance à partir des bénéfices de ses services TGV rentables ; les ex-TET, devenus TER à longue distance, le sont par les Régions).

Le risque est alors que la SNCF continue de supprimer, de manière unilatérale et en contradiction avec la loi du 4 août 2014, des services TGV en fonction de son intérêt propre, par exemple des services Intersecteurs ou des arrêts sur lignes classiques, sans se préoccuper de l'impact de ces suppressions sur l'aménagement du territoire (relations transversales, desserte des villes moyennes).

### Deuxième hypothèse

Un ou plusieurs opérateurs lancent des services à longue distance concurrents de ceux de la SNCF, espérant exploiter à des coûts inférieurs à ceux de la SNCF, ou avec une meilleure qualité de service attirant une clientèle nouvelle, par exemple sur les axes radiaux les plus fréquentés tels que Paris-Lyon, analogue de l'axe Milan-Rome exploité à la fois par Trenitalia et Italo.

Le risque est alors celui d'un **écrémage de la clientèle SNCF**, qui obligerait la SNCF à baisser ses prix, et l'empêcherait de continuer à financer, par péréquation interne, des services peu ou non rentables et entraînerait la disparition de services utiles aux voyageurs. Ce risque a été souligné par les sénateurs Maurey et Nègre (voir encadré).

Le choix du gouvernement de moduler les péages en fonction de la rentabilité des liaisons (« péréquation par les péages »), par exemple une hausse pour les TGV Paris-Lyon et une baisse pour les TGV Paris-Chambéry, n'est pas efficace. La hausse sur Paris-Lyon découragera les opérateurs (l'open access ne fonctionne en Italie qu'avec la baisse des péages), diminuera la rentabilité des relations Paris-Lyon de la SNCF et l'incitera à réduire leur fréquence. Elle ne garantit pas pour autant la pérennité des relations moins rentables (Paris-Chambéry), la dérive de ses coûts de production n'étant pas maîtrisée aujourd'hui. La préservation des lignes peu rentables ne sera que provisoire.

On peut imaginer que des opérateurs privés souhaitent exploiter des TET transversaux nouveaux ou ayant existé (Bordeaux-Nice, Dijon-Clermont, Dijon-Tours, Metz-Dijon) ou le train de nuit Paris-Nice (il intéresse les Chemins de Fer russes). L'open access serait alors utile aux voyageurs, sans effets pervers.

L'expérience montre que l'open access se développe peu (il reste marginal en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Italie). Il peut bénéficier aux voyageurs dans des cas particuliers, en complément et en dynamisant un dispositif de franchises. Mais s'il est retenu de manière exclusive, il risque de desservir les voyageurs : une coexistence entre open access et franchises est donc indispensable (FNAUT Infos 263).

Les sénateurs Maurey et Nègre ont proposé de créer des franchises pour les services TGV : ils admettent que ces services ne sont pas tous rentables, des franchises permettraient d'établir une péréquation entre services rentables et déficitaires (2 sur 3 selon la SNCF), et de pérenniser ces derniers, essentiels pour l'aménagement du territoire.

La FNAUT estime, quant à elle, que la plupart des relations TGV sont rentabilisables si les opérateurs et l'Etat jouent correctement leur rôle, et donc que chaque franchise doit comprendre :

- des services TGV « domestiques » effectués sur des LGV et sur leurs prolongements classiques (les TGV ont en effet remplacé des trains Intercités et non des TER) et/ou des services TGV internationaux exploités par la SNCF seule (Italie) ou en partenariat avec un opérateur historique d'un pays limitrophe (Allemagne, Suisse, Espagne) ;
- des services TET dont l'Etat a conservé la responsabilité, soit 6 TET de jour et 2 de nuit (FNAUT Infos 258) ;
- et peut-être quelques services TER à longue distance, tels que les ex-TET gérés aujourd'hui par les Régions.

Une franchise composée uniquement de TET, subventionnée par l'Etat au moins en début de contrat, pourrait intéresser un opérateur (l'investissement initial serait modeste). Mieux vaut cependant jumeler des services TET et TGV afin de permettre des péréquations et d'inciter les opérateurs à bien coordonner les offres.

Les exploitations des TGV et des TET sont deux métiers différents, mais tous les grands opérateurs sont multimodaux. Et cette complémentarité entre TGV et TET peut être utile alors que les deux activités s'ignorent aujourd'hui.

**Le dispositif britannique des franchises est lourd, les cahiers des charges sont très détaillés, les effectifs du Ministère des Transports qui les gèrent sont importants. La FNAUT préconise un système bien moins coûteux, sur le modèle de la convention TET : la DGITM (ministère des Transports) définirait les services de base en s'appuyant sur des consultants de compétence reconnue. On laisserait ainsi à l'opérateur de larges marges d'initiative.**

## Une introduction progressive

La création des franchises doit être progressive afin de ne pas déstabiliser la SNCF : en Grande-Bretagne, les appels d'offres ont été étagés de 1995 à 2003. L'opérateur historique avait interdiction – ce que la FNAUT ne préconise pas – de concourir lors des appels d'offres et a progressivement disparu.

Il semble que le gouvernement, en proposant uniquement la formule de l'open access, craigne une disparition analogue de la SNCF en cas de création de franchises couvrant l'ensemble des services actuels, qui seraient toutes gagnées par les opérateurs concurrents.

Cette crainte n'est pas justifiée : stimulée par la concurrence, la SNCF pourrait fort bien réduire ses coûts de production, améliorer ses prestations commerciales et par suite conserver de nombreuses franchises. En Allemagne, soumise à la concurrence des autres opérateurs, la Deutsche Bahn a réussi à conserver 75 % des services régionaux et la quasi-totalité des services à longue distance. Trenitalia a évolué de manière analogue face à la concurrence de NTV.

Il serait logique de franchiser d'abord les services TGV les plus déficitaires selon la SNCF, sans doute les TGV intersecteurs et les TGV assurant des dessertes hors LGV. On pourrait ainsi savoir si leur déficit est structurel, ou s'il peut être supprimé ou réduit par un autre exploitant, ce qui allègerait la charge financière de la SNCF.

## Une proposition de découpage des franchises françaises

Dans l'hypothèse où l'Etat serait la seule autorité organisatrice, la FNAUT propose de définir 8 franchises « territoriales » (1 à 8) recouvrant le territoire national (voir la carte), complétée par 3 franchises « commerciales » (9 à 11).

Un premier découpage géographique, comme en Grande-Bretagne, semble incontournable (l'opérateur doit avoir une connaissance fine des besoins des voyageurs, le matériel roulant ne doit pas être trop dispersé afin de faciliter son entretien, un effet réseau doit être créé entre TGV et TET avec une bonne gestion des correspondances).

Les LGV radiales structurant aujourd'hui le réseau ferré français, chaque franchise pourrait alors être associée à une LGV et comprendre les services TGV empruntant cette LGV et des Intercités desservant la ou les régions traversées par la LGV.

Le cas des relations TGV dites intersecteurs (province-province) est plus délicat. Le marché de ces TGV est très spécifique comme l'a montré Jean-Marie Tisseuil (FNAUT Infos 242) : les trajets professionnels sont peu nombreux, la clientèle familiale recherchant le confort plus que la vitesse est très majoritaire ; l'avion reste concurrentiel sur les trajets de bout en bout, ce qui doit inciter à jouer la carte du cabotage.

Il est donc proposé de ne pas mélanger ces dessertes, difficiles à rentabiliser à l'exception de Lille-Marseille, avec les dessertes radiales, mais de les répartir en deux groupes, formés de celles qui passent par Lyon et de celles qui passent seulement par Massy et/ou Roissy : les franchises correspondantes s'appuieraient sur les LGV utilisées dans les autres franchises et feraient donc exception à la règle générale de cohérence géographique, aucun service TET ne leur serait associé. De même, il est proposé une franchise spécifique regroupant les trains de nuit, qui constituent une autre niche commerciale.

Le schéma ci-dessous, proposé à titre exploratoire, comprend donc 11 franchises. Il est entendu que la définition de ces franchises n'est basée sur aucune donnée de fréquentation ou financière faute d'informations disponibles.

Dans ce schéma, chaque franchise 1 à 8 regroupe les relations TGV et Intercités entre Paris et une grande Région.

Il serait également envisageable de répartir les TGV intersecteurs et les trains de nuit dans les franchises 1 à 8.

1 La LGV Paris-Strasbourg + les prolongements classiques France et Allemagne + les Intercités Paris-Mulhouse et Reims-Dijon

2 La LGV Nord + les prolongements classiques Valenciennes et Dunkerque + les Intercités Paris-Boulogne et Paris-Cambrai/Maubeuge

3 La LGV Paris-Rennes/Sablé + les prolongements classiques Bretagne, Nantes, les Sables-d'Olonne

+ l'Intercités Nantes-Bordeaux

4 La LGV Paris-Bordeaux + les prolongements classiques La Rochelle, Toulouse, Tarbes et Hendaye + l'Intercités Toulouse-Hendaye

5 Les LGV Paris-Lyon et Rhin-Rhône + les prolongements classiques Suisse, Alpes du Nord et Saint-Etienne

6 La LGV Paris-Valence-Montpellier-Perpignan-Barcelone + les TGV Lyon/Marseille/Toulouse-Barcelone + l'Intercités Bordeaux-Marseille-Nice

7 La LGV Paris-Valence-Marseille + les prolongements classiques Valence-Montélimar-Avignon-centre-Miramas et Marseille-Toulon-Nice

8 Les Intercités Paris-Clermont, Paris-Limoges-Toulouse, Lyon-Nantes

9 Les TGV intersecteurs Luxembourg-Nancy/Strasbourg-Marseille/Montpellier, Lyon-Toulouse, Marseille-Le Havre + les Intercités Lyon-Nancy-Metz

10 les TGV inter-secteurs Strasbourg/Lille-Rennes/Nantes/Bordeaux

11 les trains de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol + l'ex-train de nuit quadriranches Luxembourg-Metz-Nancy/Strasbourg-Portbou/Marseille-Nice



## Non au retour des voitures sur les berges de la Seine, oui au renforcement accéléré du réseau de bus à Paris

Un éventuel retour des voitures sur les berges de la Seine à Paris, site classé par l'UNESCO au patrimoine mondial de l'humanité, suite à l'annulation de leur piétonnisation par le tribunal administratif, ne résoudrait aucun problème et serait une véritable régression.

### Sortir des querelles politiques

Des constatations objectives doivent être prises en compte en priorité par les responsables politiques.

- Les déplacements individuels motorisés (2, 3, 4 roues) ne représentent que 13 % des déplacements à Paris mais occupent la moitié de l'espace public.

- Un bus moyennement rempli remplace 40 voitures (70 s'il est articulé).

- Un quart des déplacements en voiture fait moins d'un kilomètre (soit 15 minutes à pied), la moitié fait moins de 3 kilomètres (soit 15 minutes à vélo).

- Les autoroutes et voies express ne font qu'attirer plus de voitures dans les zones urbaines et renforcer la congestion des voiries et les nuisances imposées aux citoyens.

### Poser les vraies questions

- Comment donner la priorité dans les aménagements de l'espace public aux modes les moins dangereux, les moins consommateurs d'espace urbain et d'énergie, les plus respectueux de la santé publique et les moins émetteurs de gaz à effet de serre ?

- Comment aider ceux qui ont vraiment besoin d'une voiture pour se déplacer ? Les déplacements professionnels sont les plus pénalisés par les conditions de circulation actuelles.

### Apporter des réponses crédibles

- Faciliter les modes de déplacements les mieux adaptés à la ville - marche, vélo, transport collectif - est la démarche la plus efficace pour améliorer la fluidité du trafic et réduire la pollution de l'air.

- Des aménagements continus et bien conçus doivent permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer dans des conditions sûres et agréables.

- Un réseau de transports collectifs de surface offrant une fréquence incitative et disposant de priorités de circulation peut absorber une part significative du trafic individuel. Les aménagements qui doivent accompagner la restructuration du réseau de bus parisien tardent à se concrétiser. Ce doit être une priorité absolue de l'action municipale.

L'AUT Ile-de-France demande aux responsables politiques de Paris et d'Ile-de-France de rechercher ensemble des solutions d'avenir, en s'inspirant des solutions adoptées dans de nombreuses agglomérations européennes où la part de la voiture dans les déplacements a pu être réduite sans pour autant pénaliser l'activité économique et au contraire en la stimulant.

Jean Macheras, AUT-Paris ■

## Brèves

### Fret ferroviaire et ouverture à la concurrence

Dénoncée par les syndicats de cheminots, l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence en 2006 n'est pas responsable de la chute du trafic, due principalement à la crise économique intervenue en 2008, à la baisse du prix du pétrole, à la politique pro-routière de l'Etat (abandon de l'écotaxe, baisse de la taxe à l'essieu, autorisation des 44 tonnes) et au fonctionnement rigide et coûteux de la SNCF. Le trafic routier a même légèrement diminué en France depuis 2000, c'est le trafic des véhicules légers qui a explosé.

Les opérateurs privés ont capté 40 % du trafic de la SNCF et ont permis de limiter la chute du fret ferroviaire.

En Allemagne et en Suisse, l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence a au contraire été accompagnée d'une stratégie cohérente (taxation du fret routier, interdictions de circulation des camions, investissements ferroviaires) et elle a favorisé la croissance du trafic.

### Santé publique

Le 23 février dernier, la Métropole européenne de Lille (MEL) a décidé de ramener de 90 à 70 km/h la vitesse maximale autorisée sur le périphérique lillois, afin de limiter la pollution de l'air et les atteintes à la santé publique qu'elle provoque. Le groupe FN s'est abstenu, mais son président Eric Dillies a dénoncé « une charge supplémentaire contre les automobilistes qu'on veut impé- rativement punir ».

### Bétisier

La députée LREM Céline Calvez n'a pas peur de dire n'importe quoi pour faire parler d'elle. Elle pense que la galère due à la grève des cheminots aura des retombées positives : « on peut imaginer qu'on va avoir du covoiturage, des alternatives et que ça peut être facteur d'espoir et d'innovation ».

### Congrès 2018 de la FNAUT

Le 21ème congrès de la FNAUT aura lieu à Bordeaux les 5, 6 et 7 octobre 2018. Il sera organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine. Thème : « métropoles et territoires ». Débat avec Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau.

## Témoignages

### Trop d'aéroports régionaux

M. Spinetta préconise de fermer massivement les « petites lignes » non rentables financièrement, mais préconise-t-il de fermer massivement les aéroports régionaux, beaucoup plus nombreux en France (une dizaine dans la seule Bretagne) que dans les autres pays européens de taille et de population comparables. Brive, Rodez et Aurillac ont des aéroports. Tous ces aéroports sont archi-subsidés, de même que les compagnies aériennes qui les desservent.

Un lecteur de La Croix ■

### Désenclaver Aurillac par la route et l'avion ?

La ministre des Transports Elisabeth Borne s'intéresse décidément beaucoup à Aurillac (FNAUT Infos 262). Elle déplore l'enclavement routier de cette agglomération de 53 000 habitants : il faut 1h30 pour rejoindre une autoroute et près de 2h pour aller à Clermont-Ferrand... si on est motorisé. Mais pas un mot sur l'enclavement ferroviaire : il faut pourtant 2h26 au mieux pour atteindre la métropole voisine par le train. Mme Borne propose maintenant un désenclavement aérien du territoire (La Tribune du 1-03-2018) : « la bonne connectivité de nos villes moyennes grâce au transport aérien est un enjeu très important qui me tient très à cœur. S'il n'y avait pas de liaisons aériennes à Aurillac, ce serait absolument dramatique pour le maintien des entreprises ». La desserte aérienne Paris-Aurillac a un sens (mais elle est fortement subventionnée) : ne faudrait-il pas aussi, au bénéfice de tous les habitants d'Aurillac, accélérer les liaisons TER avec Clermont-Ferrand et rétablir un train de nuit Aurillac-Paris ? La route et l'avion ne suffisent pas.

### Le mythe du désenclavement routier

« Achever le désenclavement routier », objectif de la ministre des Transports, est évidemment impossible, puisqu'il y aura toujours des localités plus éloignées de l'autoroute que d'autres, ce qui permettra à leur maires de réclamer toujours plus de routes, au nom de l'égalité des chances pour les « territoires ». La conclusion majeure d'une réunion organisée pour élaborer le SRADDET a été : « il faut poursuivre le désenclavement routier sinon pas de développement ». Le désenclavement routier est devenu dans l'imaginaire collectif la porte du paradis.

Denis Wenisch, FNAUT AURA, 15 Aurillac ■

## Le rail, enjeu d'un accord de gouvernement... en Allemagne

Alors qu'en France, la politique des transports est toujours le parent pauvre des programmes électoraux (sauf en ce qui concerne les routes...), l'accord de coalition qui vient d'être signé en Allemagne entre conservateurs et sociaux-démocrates comprend un programme ferroviaire particulièrement ambitieux.

En 2018, les investissements se monteront à 9,3 milliards (presque deux fois plus qu'en France...). C'est le crédit annuel le plus important accordé au rail depuis 1945 : poursuite de l'électrification du réseau, modernisation de 1 000 gares, généralisation des trains de fret longs (750 m), développement du e-ticketing pour les voyageurs, introduction de la signalisation ERTMS sur tous les grands corridors d'ici 2030, recrutement d'ingénieurs maîtrisant les nouvelles technologies comme les anciennes, amenées à perdurer longtemps. L'objectif est un doublement de la clientèle.

Le plus étonnant n'est pas le montant des investissements programmé dans les années à venir, mais le fait que le rail intéresse les partis politiques dominants en Allemagne au point d'avoir fait parti d'un accord de gouvernement...

Autre information venue d'Allemagne : l'association des usagers du train Pro Bahn et l'Allianz pro Schiene, qui regroupe usagers, syndicats, militants écologistes et entreprises ferroviaires régionales, se félicitent de la fin du monopole de la Deutsche Bahn et de la possibilité pour les Länder de choisir leurs opérateurs. EVG, syndicat majoritaire chez les cheminots, salue lui aussi l'ouverture à la concurrence, « une bonne chose pour les voyageurs, les régions et les cheminots : avec la pénurie de main-d'œuvre due à l'augmentation du trafic, les salaires repartent à la hausse ».

Un exemple à étudier de près et à prendre en compte au moment où se discute la loi ferroviaire en France...

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Sommaire

La FNAUT et l'innovation dans les transports collectifs	2-3
L'expertise des cabinets Trans-Missions et TTK	4-6
Recommandations des experts et conclusions de la FNAUT	7-8
La grève à la SNCF	10-12

## Tramway ou BHNS ? Un choix qui exige une vision ambitieuse et à long terme

L'expertise commandée par la FNAUT et réalisée en 2016 par les cabinets Trans-Missions et TTK constitue un précieux retour d'expérience. Elle confirme le point de vue de la FNAUT, engagée dès sa création dans la promotion des transports collectifs en site propre (TCSP) : la clientèle potentielle des TCSP ne doit pas être sous-évaluée ; et les coûts doivent être appréciés à long terme, celui de l'investissement initial n'est pas le plus significatif. La pertinence économique du tramway pour l'équipement des axes urbains lourds n'est pas suffisamment reconnue. Le Bus à haut niveau de service (BHNS) est souvent l'objet de compromis avec la circulation automobile et sa capacité est limitée, mais il est bien adapté à la desserte des axes urbains d'importance moyenne.

### Le tramway obsolète ?

Dans les années 1990, le tramway s'est développé vigoureusement. Mais aujourd'hui, il faudrait voir petit en matière de transport urbain.

« Le tram, est-ce bien raisonnable ? » interroge Vincent Feltesse, ancien président PS de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) : « c'est une folie de consacrer 50% de notre budget aux déplacements, cela obère notre capacité à financer d'autres besoins. Les transports bougent radicalement - à Copenhague et à Londres, il y a plus de cyclistes que d'automobilistes en heure de pointe, et la révolution numérique permet le covoiturage de proximité. Doit-on encore foncer sur le modèle des années 80 alors que nos communes sont de plus en plus asphyxiées ? »

Alain Juppé renchérit : « le gouvernement veut réduire les dépenses des collectivités de 10 milliards, on abandonne le tram ou pas ? Il faudra choisir ». Mais il relance une 3ème voie sur la rocade routière et son plan de transports urbains manque d'ambition.

Pourtant, selon le plan climat de la CUB, la part modale de la voiture doit passer de 56 % en 2009 à 45 %, un objectif intenable sans extension du réseau de tramway - même si on promeut vigoureusement le vélo et le covoiturage - car il implique une hausse de 30 % de la fréquentation du réseau bordelais.

Quant à Elisabeth Borne, ministre des transports, elle estime qu'il y a eu de mauvaises décisions : « des villes (elle ne les cite pas...) ont mis des trams là où il fallait des bus, le transport doit être adapté à la demande ». C'est oublier que la demande dépend de l'offre.

L'expertise dont nous rendons compte dans ce bulletin montre que le tramway est moins cher que le bus par voyageur transporté et que, dans les grandes agglomérations, il dispose seul de la capacité et de l'attractivité indispensables à une réponse efficace aux défis énergétique et climatique.

**Jean Sivardière**

# La FNAUT, le tramway et les TCSP « innovants »

Tramway de Tours (MD)

La FNAUT, dont les associations ont beaucoup contribué au renouveau du tramway, a réfléchi de longue date au choix des TCSP : métro, VAL, tramway, techniques nouvelles (« people mover », tramway sur pneus, bus guidé), BHNS, téléphérique,... (FNAUT Infos 98, 103, 105, 113, 120, 121, 129, 134, 146, 160, 163, 173, 175, 181, 218, 223, 226, 245, 251).

Pour la FNAUT, un TCSP doit répondre à des besoins concrets et non innover à tout prix. L'objectif est double :

- améliorer l'offre de transport (vitesse, régularité, capacité, confort) ;
- obtenir un report maximal des automobilistes sur le transport public.

## 1 - Un fatras d'innovations

Dans les années 1970, l'image du tramway était déplorable. Privé d'investissements pendant plus de deux décennies, englué dans les embouteillages, rituellement qualifié de « brinquebalant », il avait été éliminé des villes françaises (sauf Lille, Saint-Etienne et Marseille) dans les années 1950 au profit du bus car « il gênait les voitures et écrasait les cyclistes ». Des industriels ont alors expérimenté sans succès divers engins (Aramis, aérotrain, télérail, Poma 2000). Le mot même de « tramway » était tabou : il fallait parler de « système léger sur rails » (SLR).

L'Etat et des élus locaux, désireux de justifier leur immobilisme par l'absence supposée de technique adaptée, ont été séduits par ces engins qui avaient un point commun, ils circulaient en aérien... et ne pouvaient donc gêner les voitures. Pourtant leurs coûts d'investissement et d'exploitation et leurs conditions d'implantation et d'accessibilité étaient inconnus. Ainsi le Poma 2000, qui devait circuler à Grenoble dès 1980, n'a été mis au point que bien plus tard (finalement adopté à Laon où il convenait bien à la configuration de la ville, il vient d'y être abandonné...).

Pour la FNAUT, le tramway devait être modernisé, sa force étant d'occuper une part de la voirie par son site propre, au détriment de la voiture.

## 2 - Le concours Cavaillé et le renouveau du tramway

Le tramway a finalement été réintroduit en France à la suite d'un concours lancé en 1975 par un secrétaire d'Etat clairvoyant, Marcel Cavaillé, en poste de 1974 à 1978. Huit villes étaient sollicitées par l'Etat : Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse. La première à se lancer fut Nantes, sous l'impulsion de son maire Alain Chenard ; seule Toulon n'est toujours pas équipée d'un tramway aujourd'hui en raison de l'opposition dogmatique et stupide de son maire Hubert Falco (FNAUT Infos 250).

L'idée était de mettre au point rapidement un mode de transport guidé, à traction électrique, utilisant au maximum la voirie existante afin d'éviter les infrastructures souterraines ou aériennes d'un coût élevé.

Devant les succès enregistrés à Nantes (1984), Grenoble (1987 et 1990) puis Ile-de-France, Rouen et Strasbourg, ... le tramway moderne s'est imposé. Aujourd'hui, 28 agglomérations sont équipées, y compris de moins de 200 000 habitants (Le Mans, Besançon).

Jean-Claude Oesinger, ancien vice-président de la FNAUT et l'un des premiers promoteurs du tramway, résume l'évolution de l'opinion : « le tramway est contesté, et souvent détesté, avant sa mise en service, et plébiscité ensuite ».

## 3 - Tramway ou VAL ?

Mais les adversaires du tramway - pas assez « innovant » - n'avaient pas dit leur dernier mot. Selon eux, le minimétro automatique VAL était la solution : circulant en souterrain, il ne gênerait pas les voitures. Ce point de vue a finalement été adopté à Toulouse et Rennes, mais sans comparaison sérieuse entre les transferts modaux induits par une ligne de VAL et, pour la même dépense, 3 lignes de tramway. Il a été éliminé à Strasbourg et Bordeaux, villes où la FNAUT a joué un rôle déterminant auprès des élus et qui disposent aujourd'hui d'un réseau de tramway alors qu'à Rennes, la 2<sup>e</sup> ligne de VAL est encore en construction.

Les recherches poursuivies pour la mise au point du VAL n'ont cependant pas été inutiles, elles ont débouché sur l'automatisation de la ligne 14 de la RATP.

## 4 - Sur rails ou sur pneus ?

Dans les années 1990, un nouveau débat est apparu entre tramway classique et « tramway sur pneus », une dénomination abusive car le nouveau véhicule n'était qu'un trolleybus guidé par un rail central. Il ne s'agissait plus de réinventer ou de remplacer le tramway, mais plutôt de combler une lacune supposée entre bus et tramway par une technique supposée moins coûteuse et plus moderne que le tramway. Le « modernisme du pneu »...

La FNAUT s'est alors prononcée en faveur du tramway classique : son challenger hybride n'était manifestement pas au point ; son moindre coût (« le tramway au prix du trol-

ley », selon le slogan trompeur de ses promoteurs) n'était pas démontré ; enfin il présentait un défaut majeur de conception à l'origine de sa fragilité : la dissociation entre les fonctions de sustentation et de guidage. La FNAUT a critiqué également sa faible capacité (c'est un véhicule routier, donc de longueur limitée) et le fait qu'il n'offre pas de fonctionnalité nouvelle (le tramway sur rails peut franchir des pentes aussi élevées ; le tramway sur pneus peut négocier des virages de rayons de courbure plus faibles, mais l'avantage est marginal et n'a été exploité dans aucune ville).

Citons le journaliste Gabriel Léon (Midi Libre) : « le tramway sur pneus, en fait un trolleybus guidé, cumule les inconvénients des deux modes routier et ferroviaire dont il prétend capitaliser les avantages : lourdeur des investissements du tramway, faible capacité du bus articulé et faible fiabilité ». Déjà en 1995, l'INRETS écrivait : « les deux modes obéissent à des lois physiques différentes pour la stabilité et la sécurité au dérapage et au déraillement ».

L'expérience a donné raison à ces critiques convergentes : le TVR Bombardier retenu à Nancy et Caen a connu une série de dysfonctionnements et d'accidents dont les usagers et les contribuables locaux ont fait les frais, à tel point qu'il va être remplacé dans les deux villes par un vrai tramway. Sa fréquentation élevée ne prouve rien, car l'usager n'a pas d'autre moyen de transport à sa disposition.

Quant au Translohr de Clermont-Ferrand, imposé par l'entreprise Michelin à des élus inexpérimentés et naïfs, il a bénéficié des déboires du TVR mais pose problème (confort médiocre, exploitation très coûteuse, omni-rage) et sa pérennité n'est pas assurée.

Le Translohr a quand même été adopté par la RATP pour équiper les lignes T5 ouverte en 2013 et T6 ouverte en 2014, et auparavant en Chine (Tianjin, 2004) et en Italie (Padoue, 2007 ; Mestre, 2010). Mais il ne s'est pas généralisé, contrairement au tramway.

## 5 - Le bus guidé

L'expérience a également donné raison à la FNAUT qui s'est opposée au guidage optique des bus, coûteux mais peu utile (il n'a finalement été retenu, à Rouen, que pour l'accostage en station et non, comme prévu, sur tout le tracé des lignes TEOR) puis au choix du bus à guidage magnétique à Douai, un fiasco.

## Une demande de transport urbain sous-estimée

Qu'il s'agisse de transport à longue distance ou dans les zones denses (FNAUT Infos 245 et 249), il faut voir grand pour préparer l'avenir.

- La population augmente, vieillit et se concentre dans les grandes villes.

- Les citadins et les jeunes sont de moins en moins « accros » à la voiture (FNAUT Infos 218). L'usage du vélo et l'autopartage se développent.

- Les atteintes à la santé publique et l'évolution climatique imposeront une autre politique de transport.

- Le pouvoir d'achat d'une partie de la population diminue.

- La dépendance pétrolière reste dangereuse, elle fragilise notre système de transport basé sur la voiture ; or un nouveau choc pétrolier est plausible.

- Les conséquences de l'étalement urbain exigent une densification de la ville (habitat et activités) le long des axes lourds de transport collectif.

- Les coûts directs (congestion, création de voiries) et externes (accidents, pollutions) de la voiture deviennent insupportables par la collectivité (voir FNAUT Infos 188).

La capacité du TCSP doit donc anticiper à la fois les évolutions prévisibles ou déjà constatées, mais aussi les mesures sérieuses de restriction de la circulation automobile urbaine qui devront être prises pour répondre aux défis environnementaux aujourd'hui bien identifiés et qui renforceront la fréquentation des transports collectifs : aide à l'autopartage, restriction du stationnement et augmentation de son coût, péage urbain, hausse des taxes sur les carburants.

En ce sens, le tramway ne doit pas être réservé aux axes lourds des grandes agglomérations. Comme pour le train, le malthusianisme est à rejeter.

### Quelques chiffres

Parmi les agglomérations françaises équipées d'un TCSP, 12 ont choisi le BHNS comme mode de transport structurant ; 28 ont choisi le tramway (contre 58 en Allemagne), dont 14 sont équipées d'une ou plusieurs lignes complémentaires de BHNS.

Ainsi Strasbourg et Nantes étaient déjà équipées respectivement de 6 et 3 lignes de tramway lors de l'introduction d'un premier BHNS.

La longueur totale des lignes de tramway est d'environ 650 km en France, contre 2 800 km en Allemagne.

Selon le CERTU, la largeur de l'emprise au sol du BHNS est de 6,5 à 7 m en ligne droite, et de 9 à 11 m en courbe, contre respectivement 5,5 à 5,8 m et 7 à 7,5 m pour le tramway.

# BHNS ou Tramway : les réflexions initiales de la FNAUT

De son analyse des errements en matière de TCSP, la FNAUT a conclu (FNAUT Infos 173) que l'effort d'innovation devait être poursuivi, mais recentré sur les techniques classiques fiables : trolleybus, BHNS, tramway classique, funiculaire voire téléphérique (FNAUT Infos 251).

### Deux techniques fiables

La FNAUT a toujours estimé que le BHNS et le tramway étaient nécessaires. Des BHNS figurent d'ailleurs dans la liste des projets de TCSP recensés par la FNAUT pour justifier le 4ème appel à projets prévu lors du Grenelle de l'environnement (FNAUT Infos 245).

Les deux techniques sont fiables et leurs performances en vitesse et en régularité sont comparables si le BHNS est vraiment exploité comme un tramway (site propre intégral, priorité systématique aux carrefours).

La FNAUT a cependant été amenée à recommander un recours au tramway plus important que celui généralement préconisé par l'Etat et par les élus locaux (FNAUT Infos 218 et 245).

### Coût global

Afin de réaliser des économies, les décideurs privilégient souvent le BHNS, mais ils n'envisagent que les dépenses immédiates. Choisir le BHNS à la place du tramway (ou le car à la place du train), c'est la solution de facilité.

Or ce qui compte, c'est le coût calculé sur la durée de vie de l'infrastructure et du matériel roulant (y compris les coûts d'exploitation, d'entretien de l'infrastructure et de renouvellement du matériel roulant). Dans toute comparaison tram/BHNS, il faut aussi prendre en compte la baisse récente du coût du tramway (Besançon). Quant au BHNS, il peut exiger un matériel de grande capacité aussi coûteux que le tramway en raison de sa durée de vie limitée.

### Qualité de service

Le coût ne doit pas être le seul critère de choix, la priorité doit aller à la qualité du service offert par chaque mode et à son attractivité sur le public.

Les usagers apprécient particulièrement le transport ferroviaire (ils préfèrent le train à l'autocar). Le bus, même en site propre, garde une image, certes atténuée, de transport du pauvre. Le tramway est au contraire plus valorisant et attractif, pour l'usager : c'est un investissement lourd et pérenne.

Selon Ronan Golias, alors ingénieur urbaniste au GART : « une ville qui choisit le tram privilégie définitivement le transport public ».

Le tram offre un confort supérieur à celui du bus : roulement sans secousses, accélérations et décélérations plus douces, grand espace disponible à bord, pas de contraintes sur la disposition des sièges, accostage précis, facilité d'accès des usagers avec landaus, poussettes, fauteuils roulants, vélos, bagages...

### Site propre

Avec le tramway, on a la garantie d'un site propre quasi-intégral et irréversible, bien respecté des automobilistes et livreurs, et les priorités aux feux sont considérées comme indispensables (mais elles sont souvent imparfaites). Or il existe de « vrais » BHNS (Nantes, Metz) et de « faux » BHNS. En effet, les élus locaux acceptent souvent des compromis avec la voiture (simples améliorations ponctuelles d'une ligne de bus, site propre partiel), ils apprécient la « souplesse » du BHNS. Mais la qualité de service reste alors très inférieure à celle d'un tramway.

### Capacité

Seul le tramway offre la capacité nécessaire à la clientèle actuelle et future, dont le volume est généralement fortement sous-estimé (encadré).

Le tram est très attractif pour l'automobiliste (confort, vitesse et régularité), et il possède la capacité nécessaire pour répondre à la demande, en particulier pour encaisser les pointes de trafic et une augmentation future de la fréquentation en cas d'urbanisation nouvelle.

Inversement la capacité du BHNS est limitée par la longueur des bus (24 m pour les tri-caisses). Et si le BHNS est bien réalisé, donc très attractif, il peut être rapidement victime de son succès, ce qui est depuis longtemps déjà le cas du Busway de Nantes (la FNAUT avait recommandé l'adoption du tramway sur son itinéraire, FNAUT Infos 221).

En résumé, la FNAUT a considéré que le tramway et le « vrai » BHNS ont chacun leur créneau de pertinence.

Quand le trafic potentiel est « élevé », le tramway est indispensable (Toulon) ; s'il est « modéré », le BHNS convient, le tramway serait surdimensionné (Lorient) ; en cas de doute, et même si le BHNS répond aux besoins à court terme et peut sembler moins coûteux, la FNAUT préconise le choix du tramway, qui dispose d'importantes réserves de capacité (matériel plus long, rames couplables) et dont le coût global semble comparable à celui du BHNS.

Afin de pouvoir préciser quantitativement les créneaux respectifs du BHNS et du tramway (attractivité, coûts, capacités) et dépassionner le débat grâce à un retour d'expérience objectif, la FNAUT a commandé à deux cabinets renommés, Trans-Missions et TTK, une expertise résumée dans les pages 4 à 8.

# L'expertise de Trans-Missions et TTK

Tramway de Bordeaux (MD)

Afin de disposer de données quantitatives précises, la FNAUT a suscité un retour d'expériences sur les choix effectués en France entre bus à haut niveau de service (BHNS) et tramway. L'expertise a été réalisée en 2016 par les deux bureaux d'études Trans-Missions (Jean-Marie Beauvais et Mathias Cureau) et TTK (Marc Perez, Jérémie Gradelle et Etienne Trubert).

L'expertise a porté sur 9 TCSP, 6 BHNS : le TVM (Trans Val de Marne), le Teor de Rouen, le Busway de Nantes, le T-ZEN 1 d'Ile-de-France, le Mettis de Metz, le BHNS G de Strasbourg ; et 3 tramways : ceux de Lyon (T3), Tours (ligne A), Besançon (lignes 1-2).

Pour chacun de ces TCSP, les objectifs, le tracé, le choix du matériel roulant, le site propre et la vitesse commerciale, la fréquence, la fréquentation et les coûts estimés lors des études puis constatés après la mise en service, enfin le bilan économique ont été étudiés.

## Qu'est-ce qu'un BHNS ?

Un bus peut circuler en site banalisé (mêlé à la circulation générale), en site réservé (ponctuellement franchissable par d'autres véhicules) ou en site propre intégral.

Un vrai BHNS doit disposer d'un site propre intégral et de priorités de franchissement des carrefours pour que ses performances (vitesse, régularité) soient voisines de celles du tramway.

L'accessibilité d'un BHNS peut être comparable à celle d'un tramway (quais hauts, plancher bas, mais l'accostage est moins précis), de même que l'amplitude horaire et la fréquence des services, l'équipement et le confort des arrêts, la qualité

des correspondances avec les autres lignes du réseau, l'information des voyageurs et la tarification.

Un BHNS se caractérisant d'abord par ses conditions de circulation (il est plus « flexible » que le tramway), sa qualité de service peut grandement varier d'une réalisation à l'autre, contrairement au tramway pour lequel le site propre intégral est la norme.

## Les paramètres des TCSP étudiés

### Tracé et site propre

Les 9 TCSP étudiés ont pour la plupart une longueur de 10 à 20 km : 15 (tramway) et 16 (BHNS) en moyenne.

Le pourcentage de tracé en site propre est proche de 85 % : 77 % pour les BHNS et 91 % pour les tramways en moyenne, mais l'échantillon des TCSP étudiés est très restreint. Même dans le cas des tramways, le site propre est loin d'être intégral : 100 % du tracé à Lyon mais 90 % à Tours et 83 % à Besançon.

### Matériel roulant

Un BHNS peut être un bus standard (12 m, 80 places), articulé (18 m, 110 places, environ 550 000 €) ou bi-articulé (24 m, 138 places, environ 900 000 €).

La motorisation peut être diesel, au gaz naturel ou électrique.

La longueur d'une rame de tramway peut varier de 23 m (Besançon, 132 places, 1 840 000 €) à 32 m (200 places) et même 43 m (Tours et Lyon, 291 places, environ 3 400 000 €).

La capacité est calculée comme la somme du nombre de places debout (à raison de 4 personnes par m<sup>2</sup>) et du nombre de places assises. En France, la capacité réelle du véhicule est estimée à environ 80% de cette capacité théorique, d'où 64, 88 et 110 voyageurs pour les BHNS et 106, 160 et 233 pour les tramways. En Allemagne, le « coefficient de confort » est de 65%, soit environ 2,5 personnes debout/m<sup>2</sup>, pour que le confort du véhicule soit attractif, d'où 52, 72 et 90 voyageurs pour les BHNS et 86, 130 et 190 pour les tramways.

### Fréquence et vitesse commerciale

La fréquence va de 7 à 3 minutes (2 même sur le tronçon commun du TEOR).

Les vitesses commerciales des TCSP sont plus élevées que celle des bus classiques, qui est de 14 km/h en moyenne.

C'est plus la qualité du site propre que le type de matériel qui explique la vitesse d'un TCSP. La vitesse réelle peut être inférieure de 10 % à la vitesse calculée : la fréquentation dépassant souvent les prévisions, les arrêts en stations sont allongés en pointe suite à la congestion lors des montées/descentes.

Technique	BHNS						Tramway			
	TCSP étudiés	TVM	TEOR	Busway	TZen1	Mettis	Ligne G	T3	Ligne A	Ligne 1-2
	IdF	Rouen	Nantes	IdF	Metz	Strasbourg	Lyon	Tours	Besançon	
Date de mise en service	1993	2001	2006	2011	2013	2013	2006	2013	2014	
Longueur de la ligne (km)	19,7	30	7	14,7	17,8	5,2	14,6	14,8	14,5	
Proportion du tracé en site propre	93 %	45 %	87 %	82 %	85 %	80 %	100 %	90 %	83 %	
Longueur du matériel roulant (m)	18	18	18	12	24	18	43	43	23	
Fréquence en heure de pointe (min)	4	2	3,5	7	5	6	7,5	6	6	
Vitesse commerciale (km/h)	23	17,5	21,5	30	18,6	19,5	35	18,5	18,2	
Coût de l'infrastructure (M€)	(110)	223	85	106	235	31	196	442	261	
Coût par km (M€) actualisé 2015	11-déc	7,4	12,2	7	13	5,9	13,4	29,8	17,7	
Fréquentation prévue (voyageurs/jour)	43 000	40 000		8 000	36 000		16 000	55 000	43 000	
Fréquentation 2015	55 000	52 000	36 000	6 000	32 000	10 000	32 000	62 000	40 000	
Coût de fonctionnement par voyage (€)				3,24	1	0,97	0,82	0,67	0,95	
Coût global par voyage (€)		1,65	0,99		2,89	1,76	2,4	2,49	3,3	
Fréquentation par M€ investi au départ	260	269	424	57	136	323	138	124	115	
Hausse de la fréquentation sur le tracé		40 %			28 %	40 %	100 %	162 %	30 %	

## Les 9 TCSP expertisés

### Le TVM (Ile-de-France)



(Wikipedia)

Le TVM a été envisagé dès 1969 pour capter des déplacements banlieue-banlieue. Un BHNS a été retenu sans débat, des bus articulés de 18 m et un dépôt étant disponibles à la RATP. En 2007, la ligne, qui reliait Saint-Maur/Créteil à Rungis (12,5 km), a été prolongée de 7,2 km jusqu'à la Croix de Berny. Elle est en correspondance avec 33 lignes de bus, un métro, un tramway et 4 RER.

Le site propre est partagé en partie avec la ligne 393. La vitesse commerciale est de 23 km/h en heure creuse, la fréquence atteint 2 min avec la 393.

Le trafic initial prévu était de 43 000 voyageurs/jour ouvrable, le trafic observé a été de 30 000 (- 30 %), puis 55 000 (+ 28 %) après le prolongement de la ligne et renforcement de la fréquence.

Le coût du TVM est difficile à préciser : l'investissement, ancien, a été réalisé en deux phases, certains coûts sont cachés (matériel, dépôt).

Les usagers du TVM, très mécontents, commencent à s'en détourner en raison de son irrégularité (site partagé avec la 393, priorités insuffisantes aux carrefours) et de son manque de capacité. Il est prévu d'introduire des bus électriques de 24 m, mais un tramway est écarté bien que l'axe soit largement dans son domaine de pertinence et alors que la situation va s'aggraver en 2017 avec la mise en service prévue de la branche Est Saint-Maur-Noisy le Grand. Selon les experts, le TVM est donc victime de son succès, pourtant très relatif.

### Le TEOR (Rouen)



(Wikipedia)

Après la mise en service du Métrobus en 1994, le TEOR a été adopté en 1999, le tramway étant jugé trop coûteux. Il

comprend 3 lignes T1, T2 et T3. La pente est supérieure à 6% vers le quartier prioritaire « Les Hauts de Rouen », mais la T1 laisse la possibilité d'y insérer ultérieurement un tramway.

Le site propre n'est effectif qu'au centre-ville et vers le campus universitaire (45% du tracé) : 25% du tracé est en site protégé, 20 % en site réservé (la voie peut être ponctuellement franchissable par les autres véhicules). Mais il y a priorité aux feux et guidage optique aux stations sur tout le tracé.

La vitesse commerciale attendue était de 20 km/h, qui est celle du Métrobus, la vitesse observée n'est que de 17,5 km/h et elle se dégrade.

La fréquentation prévue, 49 000 voyageurs/jour, a été atteinte en 2011, elle est aujourd'hui de 52 000.

Malgré le site propre sur le tronçon commun et la priorité aux feux, des trains de bus se forment parfois. Un tramway pourrait être implanté sur le tronçon commun mais la rupture de charge serait dissuasive. L'introduction de bus tri-caisses serait délicate (dénivelé et insertion). En 2018, la création d'une ligne T4 nord-sud est prévue (8,5 km entièrement en site propre).

### Le Busway (Nantes)



(MD)

Sur l'itinéraire prolongeant une ligne de tramway vers le sud-est, le trafic attendu n'était que de 17.000 voyageurs/jour et ce tronçon de 4 km réalisé en tramway aurait coûté 135 M€. Les élus ont donc choisi un BHNS sur un tracé un peu différent et plus long (7 km) entre la cathédrale et la Porte de Vertou. Un BHNS semblait alors tout à fait en mesure de faire face au trafic prévu ; le pont SNCF aurait été peu adapté au tramway compte tenu des rampes et de la perspective du château, une troisième ligne de tram sur le tronçon commun aurait conduit à des problèmes d'exploitation, enfin un tramway aurait manqué de souplesse (en cas de perturbation, le BHNS peut passer sur la voirie ordinaire).

La vitesse commerciale du Busway atteint 22 km/h contre 20 pour le tram et 18 pour le Chronobus.

Ouvert fin 2006 avec 20 500 voyageurs/jour, le Busway, exploité avec des bus de 18 m, est aujourd'hui saturé avec 38 000. On observe parfois jusqu'à 2300 voyages par heure et par sens.

Il est prévu de passer en 2018 à des bus électriques de 24 m permettant de faire face à un trafic de 52 000 voyageurs/jour (les prévisions donnent une fourchette de 40 000 à 45 000). Une 5<sup>e</sup> ligne de TCSP devrait d'ici 2025 contribuer à désaturer le Busway.

### Le T Zen 1 (Ile-de-France)



(Wikipedia)

Ce BHNS relie les gares RER de Lieusaint et Corbeil. En 1999, un tramway était envisagé pour capter les déplacements banlieue-banlieue qui se multiplient avec la création des villes nouvelles de Sénart et Evry, puis les prévisions de trafic ont été revues à la baisse (10 000 voyageurs/jour, puis 6 000). Le trafic observé est conforme à ces prévisions peu ambitieuses.

La ligne est peu utilisée de bout en bout. La croissance démographique et économique de Melun-Sénart est moins forte que prévue, la population concernée est très motorisée et n'a pas de problèmes de stationnement, les interstations sont très longues (1 km), la fréquence faible en heure creuse.

Une hausse de la fréquentation (16 000 voyageurs/jour) est cependant attendue en 2019 avec la mise en site propre intégrale pour atteindre une vitesse commerciale de 32 km/h, la mise en service des T-Zen 2 Corbeil-Le Coudray et T-Zen 4 Carré Sénart-gare de Melun qui seront en correspondance, et l'urbanisation en cours le long de la ligne. Mais des contraintes sur l'usage de la voiture ne sont pas envisagées.

Le bilan du T-Zen 1 est donc médiocre : l'offre est très inférieure à ce que permet un BHNS, et l'investissement a été très coûteux (6,7 M€/km) au regard de la fréquentation.

## Le Mettis (Metz)



(Wikipedia)

En 2008, un projet ambitieux de BHNS a été élaboré à Metz, après passage de l'agglomération à gauche : le trafic stagnait ; les bus roulaient à 10 km/h dans le centre et y étaient trop nombreux ; une réorganisation du réseau était nécessaire. La fréquentation potentielle était à l'interface BHNS-tramway. Le coût affiché par le CERTU était 4 à 10 M€ / km pour le BHNS contre 15 à 35 M€ / km pour le tramway. L'insertion d'un BHNS dans le centre historique aux rues étroites semblait plus souple.

Ce BHNS comprend 2 lignes, dont un tronçon commun de 5,6 km utilisé par d'autres lignes de bus. Les travaux ont été comparables à ceux exigés par un tramway, 2 des 3 parcs-relais sont mal positionnés. La vitesse commerciale est de 17,6 km/h sur la ligne A, qui dessert des zones denses et où les arrêts sont donc longs, et 19,6 km/h sur la ligne B, pour un objectif de 20 km/h. Le tronçon commun est saturé, il n'y a ni correspondance entre les deux lignes ni accès direct au quartier de la Cathédrale.

Une erreur a été évitée : 27 bus hybrides Van Hool de 24 m ont été achetés au lieu des 35 bus de 18 m prévus. Le trafic devait passer de 25 000 (somme des trafics des 3 lignes remplacées) à 36 000 voyageurs/jour, le trafic observé est de 32 000. Sans être un succès commercial (le nombre de voyages par an et par habitant à Metz n'est que de 83), le Mettis est déjà saturé à l'heure de pointe du matin, des services sont doublés avec les véhicules de réserve.

## La ligne G de Strasbourg



(Wikipedia)

L'objectif était d'obtenir une liaison directe performante entre la gare centrale de Strasbourg, le quartier de Cronembourg et l'Espace Européen de l'Entreprise (la ligne de bus 19 transportait 10 000 voyageurs/jour, avec une fréquence 3 min en pointe). Un prolongement de la ligne D de tramway aurait capté une clientèle trop faible, d'où le choix d'un BHNS.

80% du tracé est en site propre avec priorité aux feux. La vitesse commerciale prévue, 20 km/h, est obtenue. La fréquentation prévue, près de 10 000 voyageurs/jour, est atteinte. Sur le même corridor, la ligne de bus 19 maintenue a un trafic de 4 000 voyageurs/jour.

Il est envisagé de prolonger la ligne G depuis la gare SNCF vers l'arrêt de tram « Etoile Bourse » en passant par la ceinture des boulevards. Cette extension en rocade permettrait de soulager les lignes de tramway du centre-ville.

## Le T3 de Lyon



(MD)

Ce tramway - un choix évident - a été réalisé sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL), avec deux objectifs : relier la zone industrielle de Meyzieu à la gare part Dieu (T3 LEA) (36 000 emplois et 67 000 habitants à moins de 500 m de la ligne) ; desservir l'aéroport de Saint-Exupéry (LESLYS).

La vitesse commerciale prévue de LEA était de 40 km/h, la vitesse observée est de 35 km/h. Des rames de 43 m ont remplacé les rames de 32 m.

La clientèle estimée en 2000 était de 14 000 voyageurs/jour pour un trolleybus et 16 000 pour un tramway. La clientèle observée au départ a été de 22 000, elle est aujourd'hui de 32 000.

## La ligne A de Tours



(MD)

Le tramway s'est imposé sur l'axe nord-sud de Tours par sa capacité. Il partage plusieurs tronçons avec la voiture et les bus. Des rames de 43 m (et non de 32 m comme prévu au départ) sont utilisées. La fréquentation prévue pour 2018 était de 55 000 voyageurs/jour. Mais elle atteignait déjà 62 000 en 2014. Une fréquentation supplémentaire est attendue des nombreux programmes immobiliers longeant le tracé.

Le coût de l'investissement a été élevé (29 M€/km). Le dépôt a été prévu pour 2 lignes. Une partie du surcoût provient de l'importance attachée à l'esthétique des rames (intérieur et extérieur) et des aménagements urbains (de façade à façade, alimentation par le sol dans le centre historique). Mais c'est à ce prix que le projet a vaincu les réticences des habitants de Tours.

## Le tramway de Besançon



(Wikipedia)

Le tramway s'est imposé aussi à Besançon. Dès 1978, sous l'impulsion d'André Régani, la ville a mis en place ce qu'on appelle aujourd'hui un Plan de Déplacements Urbains. Cette politique ambitieuse permet de multiplier par deux l'usage des transports publics, qui passe rapidement de 60 voyages par habitant par an à 120.

En 2009, les bus étant pénalisés par la congestion automobile croissante et le centre-ville asphyxié par les bus, le principe d'un TCSP lourd a été adopté. Le potentiel de fréquentation identifié était à l'interface entre BHNS et tramway. Après un débat de fond, le Grand Besançon a pris conscience de la nécessité d'une vision d'avenir, plus ambitieuse avec le tramway qu'avec le BHNS.

La question de l'image renvoyée aux non-usagers des transports a également joué en faveur du tramway.

2 lignes ont été ouvertes en 2014, dont 60 % en tronçon commun. Elles relient 3 des 4 pôles d'échanges de l'agglomération et desservent le centre-ville et, pour la ligne 2, la gare SNCF. La vitesse commerciale est un peu inférieure à l'objectif (18,6 km/h au lieu de 20 km/h), mais supérieure de 70% en pointe à celle de l'ancienne ligne de bus.

Le matériel CAF de 24 m est bien adapté à la fréquentation prévue. La capacité restreinte des rames (132 places) permet d'assurer une fréquence soutenue pour un coût limité. Des stations et un dépôt adaptables à des rames de 40 m sont prévus en cas de surcharge des rames actuelles.

La fréquentation prévue était de 43 000 voyageurs/jour, la fréquentation observée n'est que de 40 000 mais on est encore en phase de montée en charge, la fréquentation du réseau était déjà élevée et une urbanisation est prévue à l'est de Besançon. Face à un budget contraint, le Grand Besançon a recherché une optimisation systématique des coûts d'investissement, sans pour autant réaliser un tramway « low-cost », d'où un coût de 16 M€/km, dans la fourchette haute des BHNS et la fourchette basse du tramway, en cohérence avec un axe se situant dans la zone de pertinence commune au BHNS et au tramway. Le coût d'exploitation est de 6,6 €/km (roulage et maintenance) contre 5,7 pour Mettis.

Le tramway a peu augmenté l'offre de transport mais a permis la régularité du temps de parcours aux heures de pointe et le désengorgement de l'hyper-centre : le nombre de bus circulant rue de la République a été divisé par deux.

# Fréquentation, coûts et capacités des TCSP

Centre de maintenance du tramway du Mans (MD)

Les fréquentations des TCSP sont difficiles à mesurer : les méthodes de recueil des données varient d'une ville à l'autre ; souvent, la création du TCSP ne vient pas seulement remplacer une ou deux lignes du réseau, c'est l'ensemble du réseau qui évolue.

## L'effet TCSP

Il est alors délicat de déterminer la variation de la fréquentation sur le seul corridor du projet TCSP ; il faut attendre que la période de montée en charge de la fréquentation du TCSP soit passée ; la fréquentation observée dépend du tracé retenu pour le TCSP ; l'évolution démographique et l'urbanisation le long du tracé n'ont d'effets qu'à long terme.

Malgré ces difficultés, les experts ont pu constater que **l'effet tramway est nettement plus fort que l'effet BHNS**. La fréquentation du transport public augmente de 30 % (cas du Mettis) à 50 % suivant la qualité du site propre quand on met en place un BHNS sur un axe donné, alors qu'elle augmente de 100 % au moins quand on met en place un tramway (150 % dans le cas des lignes A et B de Strasbourg ; à Besançon, la hausse n'a été que de 30 %, mais la mise en service est récente et les bus étaient déjà très fréquentés).

Le tramway a également un impact plus fort que celui du BHNS sur la fréquentation de l'ensemble du réseau.

## Le coût initial et le coût global

Les coûts cités, actualisés, concernent l'année 2015. L'importance et les coûts des aménagements urbains varient beaucoup d'un TCSP à l'autre.

### La dépense initiale

Le coût kilométrique moyen des BHNS étudiés (infrastructure seule) est de 7,1 millions contre 19,6 pour le tramway ; le matériel tramway est en gros deux fois plus cher que le matériel routier à capacité égale.

Cependant, le coût d'un tramway se rapproche de celui d'un BHNS si on limite les aménagements urbains et si on compare le tramway à un « vrai » BHNS en site propre intégral (Busway, Mettis) et utilisant du matériel de 24 m, de capacité maximale (Mettis).

Si on souhaite limiter le montant de la dépense initiale, le choix du BHNS s'impose. Mais un choix rationnel exige d'évaluer en priorité **le coût global du TCSP**, c'est-à-dire de prendre en compte les dépenses d'investissement sur le cycle de vie du matériel roulant, et les dépenses de fonctionnement.

La durée de vie moyenne d'un tramway est de 35 ans, celle d'un bus de 12,5 ans.

Le coût global du BHNS par voyageur transporté est inférieur à celui du tramway pour une fréquentation donnée. Mais la différence est faible (7 % seulement si la fréquen-

tion est supérieure à 54 000 voyageurs/jour) et diminue quand la fréquentation croît.

## La capacité du TCSP

Si un BHNS dispose d'un bon site propre, semblable à celui d'un tramway, il peut être victime de son succès : le Busway de Nantes est aujourd'hui complètement saturé. Il faut alors augmenter la capacité des véhicules, mais leur longueur est limitée à 24 m (bus bi-articulé de capacité théorique 138 places), et augmenter la fréquence des passages, mais des difficultés d'exploitation apparaissent alors.

Manifestement, le BHNS est adapté aux fréquentations d'importance moyenne, le tramway aux fortes fréquentations en raison de la plus forte capacité de ses rames (au besoin, deux rames peuvent être accouplées).

Il est donc essentiel de déterminer la capacité maximale d'un BHNS, qui va déterminer la frontière entre les domaines de pertinence respectifs du BHNS et du tramway.

## La capacité maximale du BHNS

Cette capacité maximale est évaluée par le nombre N de voyageurs quotidiens par jour ouvrable sur la ligne. Elle dépend de nombreux paramètres :

- **la capacité C du matériel roulant ;**
- **le coefficient c de confort** (les experts ont adopté la norme allemande, 65 % de la capacité théorique, on offre ainsi de bonnes conditions de transport à l'automobiliste, habitué au confort de sa voiture et craignant l'entassement, et on maximise le report modal) ;

- **la longueur L de la ligne** (deux hypothèses ont été envisagées : une ligne « courte » de 8 km environ comparable à celle du Busway, une ligne « longue » de 16 km environ comparable à celle du Mettis) ;

- **le coefficient de pointe p** (rapport entre le nombre N de voyageurs/jour sur la ligne et le débit maximal n à l'heure de pointe :  $p=N/n$ ) ; les experts utilisent la valeur moyenne 20 pour une ligne courte et la valeur moyenne 30 pour une ligne deux fois plus longue (des trajets hors zone dense sont alors observés) ;

- enfin **la fréquence maximale de passage des véhicules**. Deux hypothèses de fréquence ont été examinées : 3 minutes (cas du Busway) soit  $P = 20$ , et 5 minutes (cas du Mettis) soit  $P = 30$ . La seconde est la plus réaliste si on veut éviter les difficultés d'exploitation (formation de trains de bus). En effet :

- le site propre du BHNS n'est jamais continu, les hiatus peuvent engendrer de

l'irrégularité (emprunt, voire blocage, par un automobiliste) ;

- il y a souvent un tronçon commun entre deux lignes de BHNS (et même d'autres lignes de bus comme à Metz) ;

- les bus peuvent être bloqués aux carrefours s'ils sont trop fréquents, c'est le cas du Busway, car les élus veulent toujours ménager les automobilistes ;

- il peut y avoir des croisements avec d'autres lignes de bus auxquelles on veut accorder des priorités (des Chronobus dans le cas du Busway) ;

- la durée des montées/descentes peut être irrégulière et supérieure aux prévisions en raison de l'affluence.

Enfin il faut disposer d'une réserve de capacité, donc voir grand dès la conception du TCSP (le prix des carburants routiers peut remonter brutalement ; les contraintes apportées peu à peu sur la circulation automobile peuvent s'accroître : vitesse limitée à 30 km/h, augmentation du coût du stationnement et des amendes, péage urbain).

Le nombre maximum n de voyageurs qui peut être écoulé pendant l'heure de pointe d'un jour ouvrable sur une section centrale de la ligne dans le sens le plus chargé est égal à la capacité réelle cC du véhicule multipliée par le nombre P de passages à l'heure. On en déduit  $N = pn$ . Exemple : pour un BHNS de 24 m et une fréquence de 5 minutes,  $cC = 90$  d'où  $n = 90 \times 12 = 1080$  et  $N =$  environ 22 000 ou 33 000 suivant L (36 000 ou 54 000 si on choisit  $P = 20$ ).

Si un BHNS est équipé de bus de 24 m, si le coefficient de confort est de 65 % et si la fréquence est limitée à 5 minutes ( $P = 12$ ), le BHNS n'est adapté que si le trafic prévu est au plus d'environ 22 000 voyageurs/jour (ligne courte) ou 33 000 voyageurs/jour (ligne longue).

		n	N(8km)	N(16km)
c = 0,65 ; P = 12 (fréquence 5 minutes)				
BHNS	18 m	864	17280	25960
<b>BHNS</b>	<b>24 m</b>	<b>1080</b>	<b>21600</b>	<b>32400</b>
TRAM	24 m	1032	20640	30960
TRAM	43 m	2280	45600	68400
c = 0,65 ; P = 20 (fréquence 3 minutes)				
BHNS	18 m	1440	28800	43200
<b>BHNS</b>	<b>24 m</b>	<b>1800</b>	<b>36000</b>	<b>54000</b>
TRAM	24 m	1720	34400	51600
TRAM	43 m	3800	76000	114000

## Théorie et expérience

La limite de capacité du BHNS déterminée ci-dessus (22 000 voyageurs/jour pour une ligne courte ou 33 000 voyageurs/jour pour une ligne longue, la fréquence étant limitée à 5 minutes), est conforme à l'expérience.

Le Busway de Nantes (7 km) fonctionne mal à une fréquence de 3 minutes. Il est saturé avec une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour et des bus de 18 m, l'entassement des usagers est insupportable, l'introduction de bus de 24 m ne suffira pas à le désaturer. Le Mettis de Metz (18 km, bus de 24 m) a une fréquence de 5 minutes et son fonctionnement est en limite de robustesse, il est presque saturé avec une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour observée en 2017 (32 000 seulement en 2015).

A Tours, la fréquentation prévue de la 2ème ligne de tramway est de 39 000 voyageurs/jour avec une fréquence de 6 minutes : le tramway est justifié.

### Les recommandations des experts

**A partir de leur étude approfondie de 9 TCSP, les experts pu formuler des recommandations destinées aux autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMU).**

● Il ne faut pas chercher seulement à répondre à la demande de court terme : le trafic futur peut être beaucoup plus important que le trafic attendu lors de la mise en service, notamment si une urbanisation est prévue le long du tracé, si une politique de maîtrise de la voiture est mise en œuvre (restriction de l'espace accessible en voiture et de la vitesse, hausse du coût du stationnement, voire péage urbain) ou si le pétrole, donc le carburant routier, subit une forte hausse. **Il faut donc ménager une réserve de capacité** en tenant compte des seuils

de capacité entre BHNS et tramway, et prévoir une longueur adéquate du matériel roulant.

● **Le choix du tramway s'inscrit dans une politique plus volontariste.**

Le tramway permet de satisfaire une demande plus importante et répond donc à un **objectif environnemental** plus ambitieux : il attire davantage d'usagers, séduit les automobilistes, possède une forte réserve de capacité et structure davantage la ville.

Le tramway a un **impact urbanistique plus structurant** que le BHNS. Il valorise davantage la ville par son image. Par sa pérennité (les rails sont inamovibles, au contraire d'une plateforme pour autobus), il induit davantage de projets (logements, commerces, équipements publics) le long de ses lignes : cette densification forte engendre une croissance de la fréquentation souvent supérieure aux prévisions.

### Une autre approche

Jean-Marie Beauvais a proposé d'effectuer le choix entre BHNS et tramway non pas à partir du trafic prévisible (qui dépend fortement du choix de la technique retenue) mais du trafic T observé sur l'axe considéré avant l'introduction du TCSP. A partir des exemples de Tours, Lyon, Metz et Strasbourg, la hausse du trafic T est estimée à 34 % si le BHNS est choisi, à 131 % si le tram est choisi. On peut alors prévoir le trafic du TCSP et le comparer au seuil de pertinence BHNS/tramway.

On peut aussi comparer le coût de l'investissement (initial et global) et le coût global par voyage des deux modes.

Si T est égal à 6 millions de voyages par an, soit environ 19 300 par jour, le trafic passe à 8,0 millions/an (25 800 voyageurs/jour) avec le BHNS ou 13,9 millions/an (44 800 voyageurs/jour) avec le tramway.

Les données suivantes ont été utilisées : une ligne de 15 km, un coût par km de 20 M€ pour le tramway et de 10 M€ pour le BHNS, une même fréquence de passage de 6 minutes à l'heure de pointe (donc une même qualité d'offre), un coefficient de confort 80 % (capacité des rames selon la norme française), une vitesse moyenne de 19 km/h.

Dans les deux cas, 22 rames sont nécessaires (service et réserve). Dans le cas du tramway, il s'agit de rames de 200 places coûtant 2,8 M€ pièce et dans le cas du BHNS, de rames de 110 places coûtant 650 000 €. La différence de capacité des rames tient au fait que le tramway doit faire face à une fréquentation sensiblement supérieure.

L'investissement initial se monte à 355 M€ 2015 pour le tramway (infrastructure 300 + rames 54) et à 164 M€ pour le BHNS (150 + 14).

Le calcul du coût global a été fait pour une durée de vie de 50 ans pour l'infrastructure, et pour le matériel roulant 31,5 et 12,5 respectivement. Les parcours sont identiques, les coûts d'exploitation sont de 8 et 6 €/km respectivement. Les frais financiers des emprunts ont été calculés pour un taux d'intérêt de 2% par an.

Il en résulte un coût global annuel de 21,3 M€ pour le BHNS et 33,8 M€ pour le tramway. Si on suppose que le tarif moyen est de 0,8 €/voyage, les recettes sont respectivement de 6,4 et 11,1 M€, d'où une charge pour la collectivité de 14,9 M€ (BHNS) ou 22,7 (tramway) et le coût global par voyage : 1,86 € (BHNS) et 1,63 € (tramway).

Le BHNS est deux fois moins cher que le tramway en investissement initial. Mais le tramway est globalement moins cher par voyage effectué, d'environ 12 % dans l'exemple ci-dessus.

## Conclusion de la FNAUT : le créneau du tramway est sous-estimé

L'expertise des cabinets Trans-Missions et TTK montre que 4 des BHNS étudiés, nettement saturés (TVM, tronçon commun du TEOR, Busway) ou très proches de la saturation (Mettis), relevaient du tramway. A l'inverse, les capacités du T Zen1 et du BHNS G de Strasbourg sont bien adaptées aux fréquentations observées.

Le choix du tramway à Tours a été courageux (matériel de 43 m) mais réaliste. A Lyon il était évident ; il l'était moins à Besançon, où il a été pourtant soutenu par la FNAUT, mais il est conforté par l'expérience, les élus se sont montrés ambitieux car le tramway dispose d'une bonne réserve de capacité.

### L'expertise confirme donc le point de vue initial de la FNAUT :

- chaque mode, BHNS et tramway, a son créneau de pertinence ;
- les élus ont tendance à sous-estimer la clientèle potentielle des TCSP, et plus particulièrement celle du tramway car l'attractivité du tramway est supérieure à celle du BHNS (confort, moindre sensibilité aux perturbations affectant la régularité : verglas, neige, stationnement sauvage, livraisons, circulation des véhicules prioritaires...) ; les recettes commerciales sont donc plus élevées ;
- la fréquentation d'un BHNS dépend de la qualité du site propre, celle d'un tramway est toujours supérieure aux prévisions ;
- les élus qui privilégient le BHNS sur la base d'une vision financière à court terme, poussés par l'Etat dans le cadre des appels à projets de TCSP, oublient que sa capacité est limitée.

La pertinence économique du tramway est donc sous-estimée par les élus. Autres avantages du tramway :

- la possibilité d'économies d'échelle, si on construit une 2<sup>e</sup> ligne de TCSP dans une agglomération, est plus prononcée avec un tramway qu'avec un BHNS (voir encadré page 9) ;
- la propulsion et le freinage sont systématiquement électriques ;
- il est possible d'allonger les rames et de les coupler ;
- à noter la possibilité d'emprunter le réseau ferroviaire local sans rupture de charge (tram-train, FNAUT Infos 259) et l'absence de surcoûts pour la sécurité en cas d'utilisation de tunnels.

Dans leur choix d'un système de TCSP, les élus doivent prendre en compte sans timidité l'attractivité du tramway, le développement démographique de l'agglomération, et une politique de maîtrise de la voiture.

# L'histoire du tramway grenoblois

Tramway de Grenoble (MD)

On vient de fêter les 30 ans du tramway grenoblois. L'ADTC a joué un rôle décisif dans la réintroduction de ce mode de transport dans l'agglomération grenobloise par ses interventions techniques, pédagogiques et politiques.

## Une situation à débloquer

Au début des années 1970, la situation des transports en commun était désastreuse. Les collectivités locales décidèrent de réagir en créant une autorité organisatrice, le SMTC, et une nouvelle entreprise exploitante, la SEMI-TAG, issue de l'ancienne SGTE.

C'est au même moment, en 1974, que fut créée l'ADTC, avec pour principal objectif l'introduction du tramway moderne utilisé avec succès dans les villes suisses et allemandes. L'ADTC a rapidement rassemblé un millier d'adhérents.

La première mesure d'importance prise par le SMTC pour améliorer la circulation des bus et trolleybus fut d'instaurer un « tronc commun » sur voie réservée de la gare vers l'hypercentre (dans un seul sens), mais ce dispositif atteignit vite ses limites : des embouteillages de bus nuisaient à la régularité et il était impossible d'augmenter la capacité du dispositif. Le recours au tramway, préconisé par l'ADTC, aurait dû alors s'imposer naturellement.

## Trois obstacles à franchir

L'image de marque du tramway, disparu dans l'agglomération grenobloise depuis 1952, était alors déplorable : faute d'investissements, il était perçu comme un engin « brinquebalant », inconfortable, lent, bruyant, dangereux pour les piétons et les cyclistes,...

D'autre part, la municipalité grenobloise de l'époque ne s'intéressait qu'au Poma 2000, un système de transport prétendu « innovant » mais dont les coûts de construction et d'exploitation étaient inconnus et l'insertion en milieu urbain dense très difficile.

Enfin il était difficilement imaginable, à l'époque, de faire circuler un tramway en site propre, ce qui exigeait de réduire fortement l'espace accessible à l'automobile en ville. Un vrai scandale aux yeux de l'Automobile-Club local !

## L'action pédagogique de l'ADTC

Pour vaincre ces obstacles, l'ADTC a développé toute une pédagogie auprès des élus, des associations et syndicats, des décideurs économiques et du grand public. Un voyage à Zurich, organisé à son initiative par la municipalité grenobloise a permis de démontrer l'efficacité du tramway moderne.

Cet effort pédagogique intense a été efficace. Au bout de 7 ans d'interventions de l'ADTC, les élus du SMTC ont accepté de faire étudier l'hypothèse du tramway : l'étude réalisée par

l'Agence d'urbanisme et le SMTC a vite démontré sa pertinence.

## Une évolution de l'opinion

En 1974, l'opinion était très majoritairement hostile au tramway. Mais son évolution a été spectaculaire : lors du référendum de juin 1983, 53 % de la population grenobloise s'est prononcée en faveur du projet (l'ensemble des lignes A et B). Ces deux lignes ont été ouvertes en 1987 et 1990 respectivement. L'ADTC a soutenu les associations de personnes handicapées qui réclamaient que le matériel roulant soit accessible à tous.

Les lignes C et D ont été ouvertes en 2006, la ligne E en 2015.

## Un succès commercial remarquable

Grenoble est aujourd'hui l'une des rares agglomérations françaises où la part modale de la voiture dans les déplacements urbains est inférieure à 50 %. L'introduction du tramway a métamorphosé le centre-ville, les grands boulevards (l'autopont a été détruit, la plateforme est engazonnée) et les banlieues desservies.

Et aujourd'hui, tous les habitants de l'agglomération ou presque réclament que leur commune soit desservie par le tramway. Le nouveau Plan de Déplacements Urbains doit être l'occasion de relancer le développement du réseau de tramway - les besoins insatisfaits sont encore importants - en direction des communes de banlieue (Pont de Claix, Sassenage et Meylan).

## Le saviez-vous ?

### Tramway, BHNS et climat

Alstom et le cabinet Carbone 4 ont comparé l'empreinte carbone des tramways et des BHNS pendant tout leur cycle de vie : construction, exploitation et maintenance. L'analyse d'une ligne conventionnelle de 10 km implantée en Belgique a démontré que, pour une même capacité de transport, sur 30 ans, un tramway émet moitié moins de CO<sub>2</sub> qu'un BHNS diesel, et 30% de moins qu'un BHNS hybride.

### Economies d'échelle

Si on construit une 2ème ligne de tramway dans une agglomération, son coût kilométrique est nettement inférieur à celui de la première : un tronc commun entre les deux lignes est souvent possible ; la deuxième ligne, souvent implantée sur une axe secondaire, exige moins de travaux de renouvellement urbain ; un seul dépôt est nécessaire ; le personnel de conduite et d'entretien est déjà formé ; les études sont moins coûteuses... En Allemagne, les lignes de tramway « secondaires » ne coûtent que de 12 à 15 M€/km.

Dans le cas d'une 2ème ligne de BHNS, des économies d'échelle analogues sont possibles, mais moins importantes, les investissements se faisant sans réserve de capacité.

## Autres villes

### Toulon : un BHNS fantaisiste

Selon la Métropole Toulon Provence Méditerranée, les lignes de bus 1, 8 et U ont une fréquentation totale de 22 350 voyageurs par jour ouvrable ; la 1 et la 8 seraient remplacées par le BHNS en projet, le trafic de la U s'effondrerait. Or la fréquentation du BHNS prévue à terme est de 50 540 voyageurs/jour : le facteur d'amplification de la fréquentation provoqué par le BHNS serait donc d'environ 120 % !!! La prévision est fantaisiste : un tel facteur n'est observé qu'avec le tramway.

Et si elle était réaliste, un BHNS serait bien incapable d'écouler un trafic aussi important, surtout à la fréquence prévue de 7 minutes et avec un site propre aussi imparfait... A Metz, où le Mettis transporte aujourd'hui 36 000 voyageurs/jour, le trafic initial était de l'ordre de 25 000 voyageurs/jour.

### Bordeaux : une autre fantaisie

Un BHNS de 21 km, qualifié de « complètement innovant du tramway », est prévu entre la gare Saint-Jean et Saint-Aubin, à travers un secteur en développement. Le site propre sera limité aux « points noirs » soit 50 % du tracé, la fréquence en pointe sera de 5 minutes. Les coûts ont été systématiquement minorés pour disqualifier le tramway. Aucune évaluation du coût global n'a été effectuée. Le trafic serait de 50 000 voyageurs/jour ouvrable, il est irréalisable avec un BHNS.

# La grève à la SNCF et les voyageurs

## Le service prévisible

**La grève des cheminots est très pénalisante pour les voyageurs. Sa prolongation est insupportable et injustifiée.**

La FNAUT respecte le droit de grève, mais elle observe que ce droit contredit le droit à la mobilité, tout aussi légitime et lui aussi inscrit dans la loi. Un compromis raisonnable doit donc être trouvé entre ces deux droits. Or, à aucun moment, les syndicats grévistes n'ont consulté la FNAUT sur l'objet ou les modalités de la grève.

Par ailleurs, la FNAUT ne prend pas parti pour ou contre le gouvernement ou ces syndicats. Elle approuve certains objectifs de l'un comme des autres.

La prolongation de la grève SNCF est incompréhensible et dangereuse aux yeux de la FNAUT.

### Une grève très pénalisante pour les voyageurs

En pratique, la grève entraîne des perturbations importantes non pas 2 jours sur 3, comme l'affirment les syndicats qui l'organisent, mais aussi les trois jours qui suivent. Sur de nombreuses lignes, le trafic ferroviaire est totalement interrompu. La grève impacte donc fortement la vie professionnelle et personnelle des voyageurs, qu'ils effectuent des déplacements quotidiens ou occasionnels. **Les voyageurs plus pénalisés sont les plus modestes d'entre eux, captifs du train** : salariés modestes, travailleurs précaires, étudiants, lycéens - et tous ceux qui ne peuvent télétravailler ou covoiturer.

Contrairement à ce qui est parfois affirmé (« deux Français sur trois se sont habitués à la grève »), de nombreux voyageurs ne trouvent pas d'alternative au train : leur galère est vite devenue insupportable.

### L'information des voyageurs

Les voyageurs ne sont informés des services maintenus un jour de grève que la veille à 17 h : ce délai trop bref ne leur permet pas de s'organiser dans des conditions satisfaisantes (voir encadré).

Les informations fournies ne sont pas toujours fiables (services des périodes sans grève, cas d'indisponibilité du matériel roulant devant assurer des services annoncés). Elles sont parfois contradictoires (en gare, site internet, application, fil twitter).

### L'absence de desserte des petites lignes et petites gares

La FNAUT déplore l'absence de tout service sur certaines petites lignes, en particulier en Auvergne-Rhône-Alpes : non

seulement, en dehors des jours de grève, à peine 50 % des trains TER circulent dans cette Région mais, pendant ces périodes de 3 jours, tous les trains ont été supprimés pendant plus de deux semaines sur de nombreuses lignes (Grenoble-Gap, Annecy - Saint-Gervais, Lyon - Lozanne, Bourg-en-Bresse - Oyonnax, Clermont-Volvic, Clermont-Montluçon, Clermont - Le Puy-en-Velay et Clermont-Aurillac).

Le matériel et le personnel nécessaires étaient disponibles, mais SNCF Mobilités a préféré inciter les voyageurs à covoiturer ou à utiliser les cars Ouibus, inconfortables et bien plus lents que les trains. S'agit-il d'un calcul pour habituer les usagers à se passer du train et faciliter ainsi les fermetures des petites lignes qu'elle souhaite obtenir ? La SNCF doit s'expliquer, ainsi que la Région qui a laissé faire.

La desserte des petites gares situées sur des lignes importantes n'est pas assurée : c'est le cas, dans les Hauts de France, entre Compiègne et Saint-Quentin. Les gares de Maubeuge et de Cambrai ne sont pas desservies par les trains Intercités les jours de grève, les trains ont pour terminus Saint-Quentin.

### Une prolongation injustifiée

Les députés, élus par l'ensemble de la population (les responsables syndicaux ne le sont que par une partie des cheminots) ont adopté la réforme ferroviaire (en première lecture) et le Sénat s'apprête à faire de même. La prolongation de la grève n'est donc plus justifiée : c'est au seul Parlement de faire la loi.

La FNAUT a donc demandé :

- **au gouvernement**, de préciser les conditions dans lesquelles la dette ferroviaire sera reprise par l'État, de renforcer l'investissement sur le réseau ferré et de lancer, en lien avec les régions, un programme spécifique de sauvegarde des lignes régionales dégradées et menacées de disparition faute d'entretien depuis des années ;

- **aux syndicats**, de mettre fin à une grève devenue incompréhensible pour l'opinion, qui affecte gravement l'activité économique et met leur entreprise et le rail en péril, d'accepter la modification du statut juridique de la SNCF et de renoncer à leur opposition dogmatique à l'introduction de la concurrence. L'ARAFER l'a bien montré, la concurrence entre opérateurs a eu des effets bénéfiques dans tous les pays européens où elle a été introduite.

La loi Bertrand du 21 août 2007 n'avait pas pour objectif de limiter l'exercice du droit de grève mais de limiter la gêne subie par les voyageurs. Elle donne aux transporteurs urbains ou ferroviaires les moyens d'informer les usagers sur les services maintenus en période de grève ou autre perturbation (travaux). Les transporteurs doivent s'engager à réaliser le service annoncé : c'est le service prévisible garanti.

Cette loi joue un rôle positif en permettant à certains voyageurs de prendre leurs dispositions pour pallier l'interruption du service public (FNAUT Infos 176). Mais elle n'est pas respectée par SNCF Mobilités (elle impose une information des voyageurs 24 h à l'avance et non la veille à 17 h).

Les cheminots qui souhaitent faire grève doivent en informer leur direction 48h à l'avance, mais ceux qui veulent reprendre le travail ne doivent l'en informer que 24h auparavant. Ces deux « délais de prévenance » (déclaration de grève et reprise du travail) doivent être allongés afin de faciliter l'élaboration du service prévisible par l'opérateur.

D'autres correctifs ou renforcements de la loi Bertrand, et de la loi Diard du 19 mars 2012 qui l'a complétée, doivent concerner l'encadrement des grèves (grèves de très longue durée, préavis répétitifs, grèves de 59 minutes) ainsi que l'exercice abusif du droit de retrait, qui impacte les voyageurs comme le ferait une grève surprise, interdite par la loi. Le droit de retrait vise à assurer la sécurité des agents du transporteur, il n'impose donc aucun préavis et n'entraîne aucune retenue sur salaire, mais il n'est limité ni dans le temps, ni dans l'espace (FNAUT Infos 234).

Les abus constatés, couverts par les syndicats, décrédibilisent le service public (à EDF, il y a des grèves mais elles ne pénalisent pas les clients) : les usagers n'ont plus confiance en lui et s'en détournent ; les décideurs politiques hésitent à engager l'argent public dans son développement.

Confrontée aux limites du service prévisible, la FNAUT a proposé aux syndicats d'organiser un « service minimum librement consenti » (FNAUT Infos 117, 119 et encadré page 11) afin de garantir la fiabilité, impérative, de l'offre ferroviaire.

Le Syndicat National des Cadres Supérieurs a accepté. Selon son président adjoint Jean Wieland, le CNCS est contre la grève : « nous comprenons très bien le sens de votre démarche et souhaitons que les quatre syndicats représentatifs acceptent votre proposition ». La CGT a refusé.

## Un service minimum « librement consenti » ?

En avril dernier, en pleine grève de la SNCF, la FNAUT a repris une idée qu'elle avait émise en 2003 (FNAUT Infos 117 et 119) et s'est adressée aux syndicats de cheminots (CGT, Sud Rail, CFTD, UNSA, FIRST) pour leur demander d'organiser un service minimum « librement consenti ».

Monsieur le Secrétaire Général,

La présente grève des cheminots impacte gravement la vie professionnelle et personnelle des voyageurs, qui se sentent peu respectés. Et ce sont les plus modestes d'entre eux, captifs du train - travailleurs précaires, étudiants, lycéens - qui sont les plus pénalisés.

La loi Bertrand du 21 août 2007 a introduit le « service prévisible ». Elle avait pour but de limiter la gêne subie par les voyageurs. Elle a joué un rôle positif en permettant aux voyageurs de prendre leurs dispositions pour pallier l'interruption du service public.

Mais elle n'est pas respectée par SNCF Mobilités puisqu'elle impose une information des voyageurs sur les services maintenus 24h à l'avance, et non la veille d'un jour de grève à 17h.

La loi Bertrand ayant ainsi montré ses limites, la FNAUT souhaite aujourd'hui l'instauration d'un service minimum « librement consenti », c'est-à-dire de services prioritaires garantis suite à une négociation entre syndicats de cheminots et direction de la SNCF afin que soit assuré un minimum d'allers-retours sur chaque ligne. Il ne s'agit pas d'un service minimum défini et imposé par la loi (comme c'est le cas pour le contrôle aérien ou les hôpitaux).

La grève pourrait ainsi s'exercer aux heures creuses, une partie notable du service TER étant maintenue aux heures de pointe (les trains sont déjà surchargés en période normale) afin de permettre à chacun de se rendre sur son lieu de travail ou d'étude. Quelques circulations seraient maintenues également sur chacune des grandes lignes.

Cette démarche ne remettrait pas en cause le droit de grève.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que les syndicats ont décidé récemment de maintenir, le lundi soir de Pâques 2018, les services permettant aux vacanciers de rentrer chez eux en fin de week-end, une initiative qui a été saluée par la FNAUT. Dans un premier temps, un tel service minimum pourrait concerner les élèves et étudiants qui doivent passer prochainement des examens ou des concours décisifs pour leur avenir.

Espérant que votre syndicat répondra favorablement à notre demande, je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, nos salutations cordiales.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Le remboursement des voyageurs



### Les dispositifs en vigueur

Pour les abonnés TGV et Intercités, les contrats d'abonnements Forfait, Fréquence et TGV Max ne prévoient aucune indemnisation en cas de grève. Pour les abonnés TER et Transilien, les conventions avec les Régions, autorités organisatrices, ne prévoient que rarement des possibilités de dédommagement en cas de grève. Ces possibilités sont disparates, limitées et peu adaptées à une grève généralisée et prolongée.

### Les dispositifs exceptionnels demandés par la FNAUT

La FNAUT a demandé à SNCF Mobilités et aux Régions de mettre en place des dispositifs d'indemnisation exceptionnelle, et de faciliter et d'accélérer la suspension des abonnements.

Au regard des nombreux jours de grève prévus et des difficultés rencontrées avant et après les jours de grève, la FNAUT a demandé que les abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels, TGV, Intercités et TER, fassent l'objet d'une indemnisation exceptionnelle d'au moins 60 % de leur montant, pour l'ensemble de la période perturbée (jusqu'à 100 % si aucun train n'a circulé). En effet, la qualité de service ne correspond plus à l'abonnement souscrit et génère des dépenses supplémentaires.

En Région AuRA comme dans certaines banlieues de Paris, les usagers ont été gênés tous les jours puisque, même les jours sans grève, 50% des trains seulement ont circulé. Les associations demandent donc une indemnisation des usagers à 100 %.

### Les décisions de SNCF Mobilités

Pour les abonnés Forfait mensuels et hebdo (TGV et Intercités), un dédommagement a été annoncé au prorata du nombre de jours de grève si moins d'un train sur trois a circulé sur la ligne utilisée. Pour les abonnés annuels, un dédommagement de 30 % sera appliqué sur l'abonnement de mai. Pour les abonnements TER, le dédommagement sera de 50 % sur le montant de l'abonnement de juin.

Par ailleurs la SNCF, répondant aux demandes de la FNAUT, a annoncé travailler sur les annonces des services 24 h à l'avance et non la veille à 17h, lignes par lignes et non globalement, l'établissement de plans de transport adaptés aux périodes de vacances et d'examen, les informations sur les échanges, remboursements et correspondances.

### La réaction de la FNAUT

La FNAUT considère que les indemnisations proposées, trop faibles, doivent être renforcées en fonction de l'impact réel des grèves sur la circulation des trains. Nos fédérations régionales (AuRA, Hauts de France, Nouvelle Aquitaine,...) ont elles aussi exprimé leur vif mécontentement. L'AUT Lorraine a dénoncé « des mesurette ».

Ces annonces créent des disparités incompréhensibles entre les voyageurs : les abonnements TGV Max n'ont pas été prélevés en avril alors que les abonnements TER l'ont été. Rien n'est prévu pour le remboursement des abonnés Fréquence 25 ou 50. Les porteurs de cartes de réduction (Jeune, Senior, Week-end, Enfant +) doivent bénéficier eux aussi d'une réduction lors du renouvellement de leur carte.

Comment les étudiants, qui suspendent généralement leur abonnement en juin, seront-ils indemnisés ?

**Enfin la FNAUT demande que le code des transports prévoie l'obligation, dans les futures conventions TER, de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de trains supprimés en raison de la grève.**

Une indemnisation supplémentaire doit intervenir pour tenir compte des frais, souvent conséquents, supportés par les voyageurs (pertes de revenu, garde d'enfants, transport de substitution : autocar, covoiturage, véhicule personnel, taxi, parking, nuits d'hôtel).

### Une intervention commune

Animée par Arnaud Vanhelle, président de l'association Train Life, la CNCAUT (Coordination nationale des collectifs et associations d'usagers du train) s'est créée pour faire connaître les difficultés des voyageurs et réclamer le remboursement des abonnements SNCF (TGV, Intercités, TER, Transilien et RER), elle a rencontré un grand succès. Soutenue dès sa création par plusieurs associations locales de la FNAUT, elle regroupe aujourd'hui les 68 000 voyageurs signataires de sa pétition et des associations indépendantes.

La CNCAUT et la FNAUT ayant pris des initiatives convergentes pour obtenir le dédommagement des voyageurs, il a été convenu que la FNAUT relayerait les demandes de la CNCAUT, et plus largement des 4,5 millions d'utilisateurs quotidiens du train.

## Une grève dangereuse pour l'avenir du rail

La prolongation de la grève constitue un grave danger pour l'avenir du rail.

1. Les syndicats disent défendre le « service public ferroviaire » et l'avenir du rail. Les voyageurs captifs du train reviendront immédiatement à leurs habitudes car le train est vital pour eux, leur permettant d'accéder à l'emploi ou à la formation. Mais il n'en sera pas de même des voyageurs non captifs et des chargeurs, qu'une grève prolongée habituée à se passer du train. Elle les incite à se tourner définitivement vers les modes concurrents devenus très performants - automobile, covoiturage, autocar, avion à bas coût, camion - au détriment de la sécurité routière et de l'environnement (1 train = 50 camions).

A la perte immédiate de recettes pour SNCF Mobilités s'ajouteront des pertes ultérieures, surtout dans le fret : la situation financière de l'entreprise sera fragilisée et les efforts en faveur du report modal ruinés. En 2014, lors de la dernière grève nationale à la SNCF, le PDG de Blablacar déclarait déjà : « les grèves SNCF nous aident à décoller ». Aujourd'hui, le covoiturage fait perdre des recettes importantes à la SNCF (FNAUT Infos 261).

2. Les syndicats ont défendu une conception monopolistique du rail contraire à l'intérêt des voyageurs. Or, dans tous les pays

européens qui l'ont adoptée, selon le régulateur ferroviaire (ARAFER), la concurrence a eu des effets positifs pour les contribuables, voyageurs et même les cheminots (développement de l'emploi). Comme l'a souligné l'économiste Yves Crozet, les concessions obtenues du gouvernement par les syndicats limiteront le recours à la concurrence entre opérateurs ferroviaires et affaibliront le rail face à ses concurrents des autres modes. En Allemagne, l'activité ferroviaire et donc l'emploi cheminot se sont développés grâce à la concurrence alors qu'ils se réduisent en France.

3. La grève pénalise gravement l'économie nationale (industrie, secteur agro-alimentaire, tourisme...). Un carrier n'a pas pu expédier des trains de ballast commandés par SNCF Réseau pour rénover une ligne dégradée...

4. La grève décrédibilise enfin le rail auprès des responsables politiques de l'Etat et des Régions. N'ayant pas réussi à paralyser le pays, elle les incite à penser qu'en définitive, la collectivité peut se passer d'un train sur deux, que les effectifs de la SNCF sont excessifs et qu'il est irrationnel d'investir sur le rail - alors que le rail souffre d'un sous-investissement chronique.

## La FNAUT a défendu les voyageurs et le rail

Indépendante, la FNAUT n'a pas hésité à critiquer au cas par cas les syndicats et le gouvernement si elle l'estimait nécessaire dans l'intérêt du rail et de ses usagers.

Concernant les syndicats, qui l'ont ignorée, elle a critiqué leur manque évident de respect des voyageurs et des chargeurs malgré leur discours répétitif sur « le service public ferroviaire », leur vision monopolistique et dogmatique du rail, leur hostilité de principe à la concurrence (même régulée) assimilée à une privatisation, leur refus d'admettre que la concurrence a des aspects très positifs, même en Grande-Bretagne.

La FNAUT n'a pas pris position sur le statut des cheminots ; elle estime en effet que les conflits sociaux entre cheminots, SNCF et Etat, ne concernent pas directement la politique des transports et ne relèvent pas de sa compétence.

A noter que les économies à attendre de l'extinction du statut font l'objet d'évaluations contradictoires : 100 millions d'euros par an pendant 10 ans selon la ministre, 10 fois moins selon la SNCF ; certains économistes annoncent même un coût (de fait on ne peut rien dire tant que la convention collective ferroviaire n'aura pas été négociée ; la FNAUT a défendu le principe d'une telle convention qui met tous les cheminots, publics et privés, sur un pied

d'égalité). Mais l'essentiel pour abaisser les coûts de la SNCF est hors statut, c'est la réglementation des horaires de travail, la polyvalence des agents et une utilisation plus intensive du matériel roulant.

La FNAUT a aussi souligné ses convergences avec les syndicats : reprise de la dette, manque d'investissement sur le réseau et les petites lignes, conditions de concurrence entre modes, stratégie malthusienne de la SNCF, inaccessibilité du réseau ferré.

Quant au gouvernement, la FNAUT a critiqué une approche essentiellement financière, l'absence de projet mobilisateur (environnement, desserte territoriale), l'extinction du statut avant l'adoption d'une convention collective et le refus des franchises proposées pour réguler la concurrence Grandes Lignes.

La FNAUT a par contre apprécié la promesse d'une reprise de la dette par l'Etat, l'introduction de la concurrence régulée pour le TER selon le modèle allemand bénéfique pour les contribuables, les voyageurs et même les cheminots, la hausse des investissements sur le réseau (même si elle reste très éloignée de l'optimum), le désaveu du rapport Spinetta sur les petites lignes, le dialogue établi avec le Premier ministre et la ministre des Transports.

## Brèves

### Contradictions...

Karima Delli, présidente EELV de la commission Transports du Parlement Européen et membre de la Commission d'Orientation des Infrastructures (Commission Duron), n'a pas peur des contradictions. Sur le site Reporterre, elle affirme : « le train, c'est bon pour le climat, pour l'emploi, pour l'égalité territoriale ». Puis elle s'oppose à la liaison ferroviaire Lyon-Turin, bonne pour le climat, l'emploi et l'égalité territoriale (à l'échelle...européenne). Et elle ajoute : « le rapport Duron est un contre-sens ». Pourtant ce rapport condamne, comme elle, le Lyon-Turin, en reportant stupidement les accès au tunnel de base.

### Sujets de bac 2018

#### Section Philosophie

Commentez ce propos de Claude Martinand : « le vrai pouvoir, le seul pouvoir n'est pas celui, en partie illusoire, de décider mais celui d'influencer, de convaincre, d'innover, de créer et de laisser des traces durables ».

#### Section Lettres

Commentez cette maxime de Jean Monnet : « les hommes n'acceptent le changement que dans la nécessité et ne voient la nécessité que dans la crise ».

#### Section Sciences

« Il est facile de montrer ce que l'on veut ou plutôt de confirmer ce que l'on a préjugé ». Cette affirmation de l'économiste Alfred Sauvy s'applique-t-elle au secteur des transports ?

#### Section Economie

En 1929, Henry Ford déclarait : « je construirai une auto pour la masse, d'un prix si bas que tout homme ayant un bon salaire pourra l'acheter et accéder dans la joie aux grands espaces verts ». Avait-il raison ?

La consultation de FNAUT Infos est strictement interdite pendant les épreuves. Nous publierons les meilleures copies.

### Congrès 2018 de la FNAUT

Le 21ème congrès de la FNAUT aura lieu à Bordeaux les 5,6 et 7 octobre 2018. Il sera organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine. Thème : « métropoles et territoires ». Débat avec Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau.

#### 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°265  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
Av de la Plage - 86240 Ligugé

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 : https://www.fnaut.fr

## Le pacte ferroviaire

L'adoption, en juin dernier, de la loi dite « pacte ferroviaire » et les promesses du gouvernement auront un impact favorable sur l'avenir du rail. Deux points sont particulièrement positifs : l'introduction de la concurrence entre opérateurs pour l'exploitation du TER, et la reprise partielle (35 milliards d'euros) et progressive de la dette ferroviaire par l'Etat, prévue à partir de 2020.

L'exploitation du TER en délégation de service public - souhaitée notamment par les Régions Hauts de France, Grand Est, Normandie et PACA - devrait permettre de développer les services et d'améliorer leur qualité tout en maîtrisant leurs coûts de production.

La reprise de la dette libèrera le système ferroviaire d'environ un milliard d'euros de frais financiers par an et facilitera la poursuite de la modernisation du réseau classique et des grands projets (RER métropolitains, LGV...).

Mais bien des inconnues subsistent :

- les « petites lignes », essentielles au maillage du réseau ferré et à la desserte du territoire, seront-elles pérennisées ou, solution de facilité, disparaîtront-elles discrètement au profit de l'autocar ?

- SNCF Réseau conservera-t-il son autonomie vis-à-vis de SNCF Mobilités ?

- SNCF Mobilités réussira-t-elle à récupérer sa clientèle voyageurs qui, pendant les grèves, s'est habituée à utiliser d'autres modes de déplacement que le train ?

- L'Etat assumera-t-il avec détermination sa mission d'autorité organisatrice des services nationaux face à la SNCF ?

- le fret ferroviaire, fortement pénalisé par les grèves, bénéficiera-t-il des grands investissements indispensables à son développement (LGV Montpellier-Perpignan, CFAL, Lyon-Turin) ?

- les conditions de concurrence, particulièrement inéquitables, entre le train et les autres modes - avion, autocar, automobile et covoiturage - seront-elles corrigées ? Les atouts environnementaux du train seront-ils enfin valorisés ?

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Sommaire

Les assises du transport aérien	2-9
Le 80 km/h et l'environnement	10
La grève à la SNCF	11
La régression de l'offre ferroviaire et la stratégie de SNCF Mobilités	12
<b>Congrès de la FNAUT à Bordeaux</b>	
<b>5-7 octobre 2018 : programme</b>	<b>7-8</b>

# Les assises du transport aérien : l'avion renforcé l'environnement ignoré



Ces assises auraient dû être l'occasion de s'interroger sur la pertinence de la croissance très rapide d'un mode de transport très dangereux pour l'environnement (un doublement du trafic mondial est prévu d'ici 2050). Mais on n'a entendu que les exhortations de la ministre des Transports, Elisabeth Borne, à plus de « performance », le lobbying des compagnies aériennes contre les taxes et les jérémiades des pilotes contre leurs salaires de misère. Quant à Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique, il a été totalement absent des assises malgré un enjeu environnemental majeur. La FNAUT a mis en avant les possibilités de réduire le trafic aérien intérieur en développant l'intermodalité avion-train et l'offre ferroviaire, alternative à l'avion, en France et à l'échelle européenne, et en introduisant une taxation du kérosène.

## Acharnement stérile

Le 11 avril 2018, le Conseil d'État a rejeté le recours des associations, collectivités territoriales et groupes socioprofessionnels contre la déclaration d'utilité publique (DUP) de la LGV Bordeaux-Toulouse/Dax (projet GPSO).

La coordination interdépartementale anti-LGV a alors annoncé qu'elle déposerait un recours devant la Cour européenne des droits de l'Homme. Me Hurmic, son avocat, dénonce « le renoncement du Conseil d'État à sa jurisprudence de 2016, quand il avait annulé la DUP de la LGV Limoges-Poitiers. Le coût sociétal, environnemental et financier de ces projets est pourtant comparable et considérable, pour quelques minutes de gagnées ».

Notons tout d'abord le discours très approximatif de l'avocat : la LGV ferait gagner une heure sur le trajet Bordeaux-Toulouse, et non « quelques minutes ». Mais sa déclaration illustre surtout la différence entre la démarche des environne-

mentalistes et celle de la FNAUT, et leur répugnance à réfléchir au cas par cas, à partir de faits concrets.

Les environnementalistes condamnent dogmatiquement tous les grands projets ferroviaires (mais ils oublient toujours, on ne comprend pas pourquoi, le canal Seine-Nord). La FNAUT se prononce au cas par cas, avec pragmatisme, dans le cadre d'un schéma qu'elle a défini de longue date et qui exclut les projets inutiles ou mal conçus (FNAUT Infos 214). Si elle a déposé, avec succès, un recours auprès du Conseil d'Etat contre la DUP de la LGV Poitiers-Limoges (FNAUT Infos 245), elle soutient au contraire le GPSO car les enjeux environnementaux et économiques de ce projet sont bien différents : il s'agit de desservir une métropole (Toulouse) et une région au dynamisme démographique bien connu, de rapprocher l'Espagne de la France et de concurrencer ainsi l'avion, gros contributeur au réchauffement de la planète.

# Les objectifs des assises du transport aérien

Le poids économique du transport aérien



Aéroport d'Orly (Wikipedia)

Les objectifs de ces assises, organisées de mars à septembre 2018, se résument en un mot : « performance ». Il s'agit uniquement, explique la ministre des transports Elisabeth Borne, de définir une stratégie nationale du transport aérien, « attribut de la souveraineté », non de s'interroger sur la pertinence de ce mode de transport.

Sa présentation des assises est très révélatrice de sa soi-disant « nouvelle approche » : « Les progrès de l'aviation civile au cours des décennies passées ont été spectaculaires. La France, un des berceaux de l'aviation, est aujourd'hui le deuxième pays aéronautique au monde. Ce secteur stratégique contribue fortement à son attractivité économique et touristique ainsi qu'au dynamisme de son économie. Le transport aérien est aussi un levier essentiel de l'aménagement et du désenclavement de l'ensemble de notre territoire ».

« Mais ce secteur de pointe, qui bénéficie d'un taux de croissance élevé, est fragile. Cette croissance, bien sûr bénéfique pour notre économie, ne doit pas occulter des difficultés bien réelles au premier rang desquelles le déficit de compétitivité des compagnies aériennes françaises : malgré la hausse du trafic, leur part de marché diminue d'un point par an depuis 20 ans ».

Certes, « la croissance du trafic impose d'améliorer son acceptabilité environnementale, notamment pour les riverains des aéroports (bruit des avions, qualité de l'air, performance environnementale des aéroports) ».

L'effet de serre n'est cité que marginalement. En réalité, les assises sont une occasion de « greenwashing ». Il est surtout question des performances et de la compétitivité du pavillon aérien français : performance économique (renouvellement des flottes, redevances aéroportuaires, fiscalité, droits de tra-

fic), performance sociale, performance au service des territoires et des métropoles (désenclavement), performance énergétique, service rendu aux passagers (accessibilité des aéroports, réduction des temps d'attente, ponctualité).

Les assises ne traitent pas de la concurrence, pourtant essentielle en trafic intérieur, entre avion court-courrier et train. Seule la concurrence entre les compagnies aériennes françaises et les compagnies étrangères est examinée.

La problématique de la mobilité a ainsi été segmentée (voir l'édito de FNAUT Infos 262) : ce saucissonnage interdit toute réflexion intermodale sérieuse et toute vision politique globale de la mobilité.

Il n'est donc pas question de limiter l'expansion incontrôlée du transport aérien pour sauvegarder l'environnement (la démarche est donc la même que pour la voiture). Il s'agit de développer les activités des compagnies aériennes françaises, leur croissance est une nécessité économique : « le trafic mondial va doubler d'ici 2040, la France doit prendre sa part de cette croissance ».

La ministre a d'entrée de jeu annoncé une réduction de la taxe d'aéroport prélevées sur les billets d'avion et reversées par les compagnies aériennes à l'Etat. D'autres mesures ont été promises. Et la ministre refuse fermement toute taxation du kérosène « afin de ne pas pénaliser Air France », ce qui permet de réduire artificiellement le prix des billets d'avion pour les vols au départ du territoire français.

Des recommandations ont été adressées au groupe de travail sur la fiscalité aérienne : « Dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, les charges affectant le transport aérien en France pèsent fortement sur un pavillon français pourvoyeur d'emplois mais dont la part de marché est en déclin, ainsi que sur l'attractivité des dessertes aériennes des territoires. Si des avancées en matière de maîtrise, voire de réduction, de ces charges ont pu être réalisées ces dernières années, des leviers additionnels d'amélioration de la compétitivité peuvent être recherchés. Le groupe de travail examinera les pistes d'allègement des charges ».

En 2017, selon l'IATA, l'avion a transporté 4 milliards de passagers dans le monde (8 sont prévus en 2050).

Plus de 100 transporteurs aériens sont intervenus en France, 14 d'entre eux seulement transportent plus de 100 000 passagers par an. Ils ne captent que 10 % de la croissance du trafic en raison de la concurrence des compagnies low cost et des compagnies du Golfe, dont les coûts sont plus faibles, et des compagnies européennes qui, comme Lufthansa, bénéficient d'un environnement fiscal et social plus favorable.

L'aviation civile, y compris l'industrie aéronautique, compte 320 000 emplois directs : elle a perdu 11 000 emplois entre 2010 et 2015.

Elle contribue à 4,3 % du PIB français. Son chiffre d'affaires annuel est d'environ 90 milliards d'euros, dont 50 pour la construction aéronautique.

En 2015, les compagnies aériennes ont été soumises à 4,6 milliards d'euros de taxes diverses (plus d'une vingtaine), « un frein majeur à leur compétitivité » selon la FNAM. Les principales taxes sont les suivantes :

- la « taxe d'aéroport » (TAP), qui finance les services de sécurité (incendie), de sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté (terrorisme) et les contrôles environnementaux ;

- la « taxe de l'aviation civile » (TAC), perçue par l'Etat pour financer notamment les services de la DGAC et l'aménagement du territoire ; les passagers en correspondance en sont exonérés depuis janvier 2016 ;

- la « taxe sur les nuisances sonores aériennes » (TNSA) finançant l'insonorisation des locaux impactés ;

- la « taxe de solidarité », dite taxe Chirac, perçue au profit du Fond de Solidarité pour le Développement.

Les compagnies versent une redevance de navigation aérienne pour le contrôle et la sécurité des vols.

Elles paient des redevances pour les services rendus par les aéroports : réception des passagers, traitement des bagages, assistance aux personnes à mobilité réduite, atterrissage, stationnement et dégivrage des avions... Les aéroports ont aussi des revenus extra-aéronautiques (commerces, parkings...).

## Sigles

**IATA** (International air transport association) : organisation commerciale des compagnies aériennes (opposée à la taxation du kérosène).

**OACI** (ICAO) : Organisation de l'aviation civile internationale. Dépend de l'ONU et régleme la navigation.

**DGAC** : Direction générale de l'aviation civile (France). Rattachée au ministère des transports, responsable de la sécurité et du contrôle aérien.

**FNAM** : Fédération nationale de l'aviation marchande (compagnies).

Précisions



Entre 2007 et 2017, la croissance annuelle du trafic aérien sur les aéroports de métropole, toutes destinations confondues, a été de 2,4 % en moyenne. Elle s'accélère : 5,8 % en 2017. Le trafic a doublé depuis 20 ans.

En 2017, malgré l'amélioration de la fréquentation touristique de la France, cette croissance est restée nettement inférieure à la moyenne observée dans l'Union européenne, où elle est encore plus forte : 7,7 %.

Moins de la moitié (42 %) des passagers voyagent sur des compagnies françaises contre 63 % il y a 20 ans.

Le trafic des aéroports parisiens a été de 101,5 M pax (+ 4,5 %), celui des aéroports de province de 83,6 M pax (+ 7,5 %), celui des aéroports d'outre-mer de 12 M pax (+ 4,8 %).

Les aéroports parisiens, Roissy et Orly, ont contribué à 40 % à la croissance du trafic français en 2017.

La croissance du trafic des aéroports régionaux a été de 7,5 % : 14,9% à Nantes-Atlantique, 14,6% à Toulouse, 7,9% à Bâle-Mulhouse, 7,7% à Bordeaux, 7,6% à Lyon-Saint Exupéry, 7,1% à Nice, 6,2% à Marseille.

La croissance du trafic français en 2017 est due principalement :

- au trafic international (sa part dans le trafic métropolitain est passée à 73%), surtout intra-européen (France-Espagne : 13,6 M pax, + 4,7 %, devant les liaisons avec le Royaume-Uni 13,4 M pax, l'Italie 11,4 M pax et l'Allemagne) ;
- au trafic low-cost (qui représente 30 % du trafic parisien, 45 % du trafic sur les aéroports régionaux, soit 32 % en moyenne contre 30 % en 2016).

Le trafic low-cost est de plus en plus important, il engendre aujourd'hui 57 % de l'augmentation du trafic total.

Le nombre des mouvements d'avions commerciaux a baissé de 4 % de 2007 à 2017 sur les 10 principaux aéroports alors que le nombre des passagers a augmenté de 26 %. L'emport moyen des avions a donc augmenté, il est aujourd'hui de 108 passagers, il n'était que de 70 passagers en 2003. A Nantes, le nombre de mouvements d'avions a longtemps stagné (FNAUT Infos 216), mais il recommence à croître en raison de la croissance du trafic.

# L'évolution du transport aérien en France

Comme le trafic mondial, dont la croissance devrait se poursuivre, le trafic aérien français se développe très rapidement.

Les chiffres ci-dessous concernent sa progression en 2017 par rapport à l'année 2016 (source : [https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/sites/default/files/Bulletin\\_Stat\\_trafic\\_aerien\\_2017.pdf](https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/sites/default/files/Bulletin_Stat_trafic_aerien_2017.pdf)).

Si le trafic français (depuis ou à destination de la France, métropole et DOM-TOM) a connu une croissance record en 2017, +6,1%, pour atteindre 164 millions de passagers (pax) (1,5 milliard de mouvements d'avions), le seul trafic intérieur à la métropole n'a progressé « que » de 3,4% à 25,6 millions de passagers, essentiellement sur les liaisons transversales.

Trafic total	164,0 M pax	+ 6,1 %
Trafic intérieur métropole	25,6	+ 3,4 %
Liaisons radiales	16,6	+ 0,9 %
Liaisons transversales	9,0	+ 8,3 %
Trafic métropole - Outre-Mer	4,2	+ 5,7 %
Trafic métropole-international	129,2	+ 6,8 %
Paris-international	80,6	+ 5,2 %
Province-international	48,5	+ 9,5 %
France-Europe	86,0	+ 6,6 %
France-Afrique	18,6	+ 8,9 %
France-Amérique	14,6	+ 5,4 %
France-Asie	12,3	+ 6,3 %
Trafic total Outre-Mer	9,2	+ 4,8 %

**Les aéroports de métropole les plus fréquentés** en 2017 ont été : Roissy (69 M pax), Orly (32), Nice (13), Lyon (10), Toulouse (9), Marseille (9), Bâle-Mulhouse (7,9), Bordeaux (6,2), Nantes (5,5), Beauvais (3,6), Lille (1,9), Montpellier (1,8), Ajaccio, Bastia, Strasbourg, Biarritz, Brest, Figari, Rennes, Pau, Toulon, Tarbes (0,4)...

**Les liaisons intérieures les plus fréquentées en 2017 sont radiales :**

Paris-Toulouse	3,25 M pax	- 0,1 %
Paris-Nice	3,08	+ 3,5 %
Paris-Marseille	1,63	+ 1,1 %
Paris-Bordeaux	1,52	- 7,1 %
Paris-Montpellier	0,94	+ 9,9 %
Paris-Biarritz	0,72	+ 2,0 %
Paris-Lyon	0,68	+ 4,8 %
Paris-Ajaccio	0,58	+ 5,7 %
Paris-Brest	0,53	+ 0,7 %
Paris-Nantes	0,52	+ 3,6 %

**Mais les 11 liaisons intérieures à plus de 100 000 passagers en 2017 ayant connu le plus fort taux de croissance** sont principalement transversales :

Paris-Montpellier	0,94 M pax	+ 9,9 %
Paris-Tarbes Lourdes	0,14	+ 24 %
Bordeaux-Marseille	0,30	+ 16,9 %
Lille-Nice	0,29	+ 12,2 %
Nantes-Toulouse	0,25	+ 19,0 %
Bordeaux-Nice	0,20	+ 18,7 %
Lyon-Nice	0,19	+ 9,4 %
Montpellier-Nantes	0,16	+ 11,9 %
Bordeaux-Strasbourg	0,13	+ 18,0 %
Nice-Strasbourg	0,12	+ 17,0 %
Marseille-Strasbourg	0,10	+ 10,6 %



Liaisons en rouge : plus de 1 M pax/an ; en bleu entre 200 000 et 1 M pax/an ; en vert entre 100 000 et 200 000 pax/an.

# Un impact environnemental insoutenable

## Cinq mythes sur le transport aérien et le climat

**Le Réseau Action Climat dénonce 5 mythes sur le rôle du transport aérien.\***

**Outre des nuisances locales pénibles, le transport aérien apporte une contribution croissante et globale au dérèglement climatique.**

L'impact de l'aérien est double :

- des nuisances locales pénibles, bruit pouvant être subi loin des aéroports (il perturbe les « populations survolées » et non les seuls riverains) et pollution de l'air ; il faut y ajouter la pollution des sols et des eaux dans les zones aéroportuaires ;

- et surtout une contribution croissante au dérèglement climatique, dont l'impact est global (selon l'OACI, l'aviation civile ne représente que 2% des émissions mondiales de GES).

L'avion implique également une forte consommation de pétrole qui pèse sur la balance commerciale de la France.

Mais Nicolas Hulot reste silencieux : comme bien des écologistes, il préfère critiquer les grands projets ferroviaires (LGV, Lyon-Turin) - dont le bilan carbone serait, selon lui, négatif.

### Les nuisances locales

Le bruit répétitif des avions constitue une véritable agression de l'organisme et engendre des troubles du système cardiovasculaire et du système endocrinien. Il gêne lors de la réalisation des tâches demandant une forte concentration et perturbe le sommeil nocturne à partir d'un niveau sonore de 50 dBA. Une réduction du temps de sommeil a de multiples conséquences : fatigue, détérioration de la qualité de la vie quotidienne et du travail professionnel, augmentation des risques d'accidents. Le bruit dévalorise aussi les biens immobiliers au voisinage des aéroports.

Afin d'éviter les troubles du sommeil, un minimum de 8 heures consécutives, un niveau maximal moyen de 30 dBA sur l'oreiller et des niveaux maximaux de 45 dBA à un mètre de la façade de l'habitat sont conseillés.

Le bruit unitaire des avions diminue et les trajectoires des avions peuvent être optimisées, mais le bruit perçu dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les vols de nuit peuvent être limités ou interdits.

Quant à la pollution de l'air, elle est due aux oxydes d'azote (NOx), au dioxyde de soufre, à l'ozone qui est un polluant secondaire, et aux particules résultant de la combustion imparfaite du kérosène.

Les nuisances autour des aéroports sont surveillées par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires). L'ACNUSA n'est pas chargée de surveiller les émissions de GES.

### La contribution à l'effet de serre

Les émissions de GES en g par passager.km ont été précisées par l'ADEME pour un trajet national (Les chiffres-clés 2014 Climat Air Energie). L'avion produit environ 40 fois plus de GES que le TGV :

TGV	3,5 g
Train Intercités	10 g
Autocar	20 g
Voiture	85 g
Avion	145 g

Un rapport voisin (36) entre les émissions de GES par l'avion et le TGV a été estimé par Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry dans une expertise réalisée en 2013 pour RFF et la FNAUT (FNAUT Infos 214). « Les émissions de l'avion sont deux fois plus élevées que celles dues à la seule émission de CO<sub>2</sub>, en raison des phénomènes induits lors des vols en haute altitude : émissions d'oxydes d'azote, de sulfates et de suies ; traînées de condensation ; formation de cirrus ».

### Des émissions en progression

Selon la ministre, le transport aérien intérieur français ne provoque que 1,4 % des émissions de CO<sub>2</sub> de la France et ne représente que 3,5 % du secteur des transports. Entre 2000 et 2016, les émissions de CO<sub>2</sub> unitaires de l'avion ont baissé en moyenne de 1,9 % par an, selon la ministre, qui a salué cette « maîtrise du niveau d'émission » tout en appelant le secteur à poursuivre ses efforts. Elle a plaidé pour le développement des biocarburants mais aussi l'électrification de la propulsion comme un complément puis à terme « une alternative envisageable à l'usage de l'énergie fossile ».

D'après l'association Transport et Environnement (T&E), « l'avion est le mode de transport le plus consommateur d'énergie fossile en Europe, il provoque 3,4 % des émissions de GES de l'UE (contre 1,5 % en 1990). C'est la source de GES qui croît le plus vite, elle représente environ 5 % du réchauffement climatique dû aux effets combinés du CO<sub>2</sub>, des NOx et des traînées de condensation. Les émissions du transport aérien intra-UE ont augmenté de 8 % en 2016 alors que les émissions globales de l'UE ont été stabilisées ».

### 1 - Le transport aérien est un contributeur mineur à l'effet de serre.

**FAUX.** En 2006, il contribuait « officiellement » pour 2 % aux émissions de CO<sub>2</sub>, soit environ 2,5 % aujourd'hui en raison de la croissance du trafic. Si le transport aérien était un pays, il serait classé 21<sup>e</sup> en terme de PIB, mais 7<sup>e</sup> pollueur, l'équivalent de l'Allemagne ou de 2 fois la France. Avec les émissions de GES en haute altitude, l'avion contribue à 5 % de l'effet de serre.

### 2 - Le secteur aérien a déjà fait beaucoup pour enrayer l'effet de serre.

**FAUX.** La croissance du trafic mondial a entraîné un doublement des émissions de CO<sub>2</sub> en 20 ans (60 % viennent du trafic international, 40 % viennent des trafics domestiques).

Le secteur aérien a échappé au protocole de Kyoto. En Europe, seul le trafic intra-européen (25 % des émissions) est couvert par le marché d'échange des quotas de carbone européen, mais le prix du CO<sub>2</sub> est trop bas, et la majorité des quotas sont octroyés à titre gratuit. En France, le trafic domestique est responsable de 25 % des émissions de CO<sub>2</sub>, qui ont baissé de 23 % entre 1990 et 2012 grâce à la concurrence du TGV.

### 3 - Le trafic aérien augmentera sans augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>.

**FAUX.** Le secteur aérien promet une division par 2 de ses émissions d'ici à 2050 par rapport à 2005 mais, même si la performance énergétique de l'avion croît de 1,5 %/an selon l'engagement des industriels, cet objectif sera intenable vu les prévisions de trafic (schéma page 6) : le trafic mondial double tous les 15 ans depuis 1975 (+ 4 à 5 %/an), sa croissance s'accélère aujourd'hui et il pourrait absorber jusqu'à 17% de la consommation mondiale de pétrole d'ici 2050 contre 8% actuellement.

### 4 - Les progrès techniques permettront de résoudre tous les problèmes.

Le renouvellement du parc aérien est très lent, le risque est grand qu'une flotte aérienne énergivore subsiste pendant encore des décennies.

### 5 - On ne peut pas se passer de l'avion pour voyager.

20% des émissions de CO<sub>2</sub> rejetées par le transport aérien au niveau mondial sont produites lors de voyages de moins de 1 500 km qui pourraient être effectués autrement, notamment grâce au développement des services ferroviaires intérieurs et transfrontaliers.

\*<https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/04/Cinq-mythes-sur-le-transport-aerien.pdf>

# Les préconisations de la FNAUT

**Pour la FNAUT, le transport aérien, compte tenu de son impact sur l'environnement local et global et sur les finances publiques, est, contrairement à la vision du gouvernement, un mode de transport à maîtriser. L'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes doit être le point de départ d'une nouvelle politique du transport aérien, plus soucieuse de l'environnement et d'une utilisation rationnelle de l'argent public.**

## 1 - La réglementation

Il faut évidemment renforcer la réglementation sur les horaires et procédures de navigation aérienne (couvre-feu, descente continue plutôt que par paliers...) comme le réclament les associations de riverains des aéroports parisiens (Roissy, Orly, Le Bourget), afin de réduire les nuisances sonores.

## 2 - La technologie

Les associations réclament aussi des évolutions technologiques permettant d'agir sur le bruit à la source.

Une feuille de route de la Commission Européenne oblige, d'ici 2050, à diviser par 30 le bruit autour des aéroports. On peut jouer sur les moteurs et l'aérodynamique des avions, introduire des ailes flexibles et des « casques anti-bruit » autour des moteurs...

On parle beaucoup des moteurs électriques, mais le moteur n'est pas la seule source de bruit et il y a un long chemin à parcourir entre un prototype qui fonctionne correctement et un engin fiable et d'un prix accessible, on l'a bien vu dans le secteur des TCSP urbains.

Les progrès technologiques futurs ne doivent pas être sous-estimés (diminution de la consommation de kérosène et du bruit), mais il ne faut pas se faire d'illusions : ils ne suffiront pas pour compenser la hausse du trafic, qu'il s'agisse des nuisances locales ou de l'impact climatique. Un Airbus A320 fait 100 fois moins de bruit qu'une Caravelle des années 60, mais le trafic aérien a explosé et va encore doubler.

Des mesures plus politiques sont possibles pour réduire le recours à l'avion et en particulier à l'avion court-courrier, le plus émetteur de gaz à effet de serre, auquel le train peut souvent se substituer. Il faut donc rechercher une diminution du trafic aérien et non la seule atténuation des atteintes à l'environnement local et global :

- en améliorant l'intermodalité entre l'avion et les autres modes ;
- en réduisant le nombre, excessif, des aéroports de province ;
- en établissant des conditions de concurrence train-avion plus équitables ;
- en renforçant les liaisons ferroviaires rapides entre grandes villes sur les territoires français et européen.

## 3 - L'intermodalité

Pour un aéroport à vocation européenne, les trajets d'approche au sol peuvent représenter 20 à 25 % des émissions de CO<sub>2</sub> du voyageur aérien, d'après le cabinet Carbone 4.

3.1 - Il est essentiel de mieux desservir les aéroports à trafic élevé par train ou tramway (Nantes-Atlantique, Bordeaux, Bâle-Mulhouse), comme Lyon et bientôt Nice, d'autant que ces aéroports regroupent souvent des zones importantes d'activités.

De ce point de vue, le projet CDG Express est justifié, il permettra de réduire la circulation (voitures personnelles et taxis) sur l'autoroute A1 (et, accessoirement, de renforcer la présence des taxis dans Paris).

Nantes-Atlantique ne doit pas rester un des rares aéroports de sa catégorie sans desserte ferroviaire. Nantes-Métropole doit prolonger sur 2 km la ligne de tramway desservant Neustrie. La ligne ferroviaire Nantes-Pornic/Saint Gilles doit elle aussi desservir l'aéroport par une halte nouvelle.

3.2 - On peut aussi développer le service TGV-air qui permet des pré et post-acheminements par TGV : un vol international est précédé ou suivi d'un trajet en TGV (au départ et à l'arrivée de 19 gares de province et Bruxelles, pour des vols au départ ou à l'arrivée des aéroports de Roissy et d'Orly).

La SNCF a établi des partenariats avec 11 compagnies aériennes françaises et étrangères. Cette démarche a permis de supprimer récemment la relation aérienne Strasbourg-Roissy.

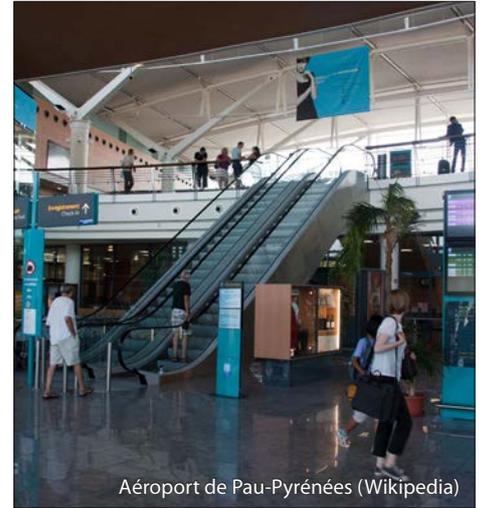
Les avantages pour le passager sont évidents : un départ proche de son domicile, une seule réservation TGV + avion, des correspondances garanties, une prise en charge en cas de retard ou d'annulation du vol. Selon une étude de la SNCF réalisée en 2016, 98 % des passagers sont satisfaits. Mais les bagages ne sont pas enregistrés dès la gare SNCF de départ.

## 4 - Les aéroports de province

On décompte environ 160 aéroports sur le territoire métropolitain, 3 fois plus qu'au Royaume-Uni, 6 fois plus qu'en Italie et 12 fois plus qu'en Allemagne. Un maillage exceptionnel : sur les 460 aéroports régionaux que compte l'UE, un tiers est français.

Les 40 plus petits aéroports ont un trafic annuel moyen de 10 000 passagers. Parmi les 84 qui exploitent des vols commerciaux, 66 n'assurent que 4,3% du trafic français : tous les députés ont voulu leur aéroport (par exemple Figari en Corse). Cette pléthore d'aéroports coûte cher au contribuable et favorise l'usage de l'avion.

Si 17 aéroports dépassant le million de passagers/an atteignent l'équilibre budgétaire sans problème, l'équilibre reste envisageable pour certains jusqu'à 200 000 passagers/an : ce trafic n'est dépassé que par 33 aéroports.



Aéroport de Pau-Pyrénées (Wikipedia)

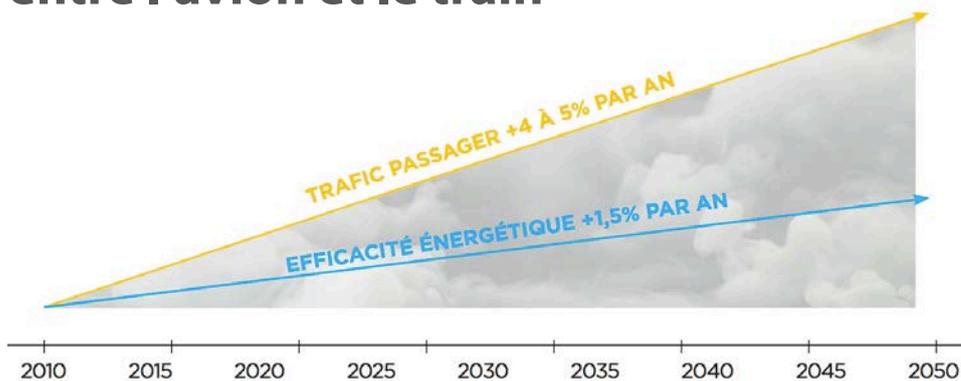
Brive, Rodez, Aurillac, Le Puy, Saint-Brieuc... possèdent des aéroports qui sont archi-subsventionnés, de même que les compagnies qui les desservent. On trouve 11 aéroports non rentables en Bretagne (seuls ceux de Brest et Rennes ont un trafic notable) ; 5 aéroports non rentables en Normandie (Caen, Deauville, Rouen, Le Havre, Cherbourg) pour 2 millions d'habitants et 300 000 passagers par an ; les liaisons Ryanair Londres-Deauville et Londres-Caen se concurrencent...

La Bourgogne et la Franche-Comté ont disposé pendant longtemps de deux aéroports de dimension internationale, Dijon et Dole, situés à 45 km de distance. Après la fermeture de Dijon, la Région ne dispose plus que d'un aéroport commercial à Dole, qui doit être largement subsventionné (15 € par voyageur low cost) pour maintenir un trafic de l'ordre de 100 000 voyageurs/an, plus orienté vers les loisirs des habitants que les affaires (FNAUT Infos 213). Or les aéroports voisins de Paris, Bâle Mulhouse et Lyon offrent à moins de 200 km une large panoplie de vols, aisément accessible par autoroute ou train.

M. Spinetta a préconisé de fermer massivement les « petites lignes ferroviaires » non rentables : mieux vaudrait fermer bien des aéroports régionaux, beaucoup trop nombreux et qui, souvent, ne desservent que des destinations touristiques situées à l'étranger.

Le dynamisme économique d'une région tient bien plus à son environnement technique et scientifique, à son réseau de PME et leur savoir-faire, à son attrait touristique, au rayonnement et à l'attractivité de ses villes qu'à l'existence d'un aéroport ou de toute autre infrastructure de transport.

## 5 - Revoir les conditions de concurrence entre l'avion et le train



### Concurrence déloyale

Les taxes auxquelles le passager aérien est soumis (page 2) financent les services rendus par les aéroports, le contrôle aérien, la lutte contre le bruit. Mais il est clair que le passager aérien ne paie pas son coût climatique, principale externalité de l'avion.

Le kérosène est en effet le seul carburant issu du pétrole à ne pas être soumis à la TICPE. La TVA sur les billets d'avion est au taux réduit de 10 % pour les vols intérieurs, les trajets internationaux en sont exemptés. Les petits aéroports non rentables et les compagnies aériennes à bas coût sont subventionnés (l'aéroport de Saint-Etienne-Bouthéon, par exemple, bénéficie de 2 millions d'euros de subvention par an, dont 1 million juste pour Ryanair).

Ces avantages permettent aux compagnies d'offrir des billets à des tarifs extrêmement avantageux. Le manque à gagner annuel pour l'Etat lié aux niches fiscales accordées au secteur aérien est évalué entre 1,2 et 1,4 milliard d'euros par an par le Réseau Action Climat (RAC), dont la FNAUT est membre.

« Les dommages au climat, partie intégrante des coûts externes, ne sont pas payés. C'est une concurrence déloyale envers le train », dénonce l'association européenne T&E.

### Taxation du kérosène ?

Compte tenu de l'impact environnemental négatif du transport aérien, la FNAUT ne peut se contenter de la réponse de la ministre, interpellée sur l'absence de taxation du kérosène sur les vols intérieurs, qui a écarté cette possibilité : « il faut éviter de trop se singulariser, cela risque de pénaliser le pavillon français ».

Selon la revue Terra Eco, « c'est l'Etat qui paie l'addition » : pour un trajet Lille-Marseille avec Ryanair, la consommation atteint 40 litres de kérosène par personne selon la DGAC ; si la taxation sur les combustibles était appliquée (elle est de 34 € par hectolitre selon le Code des douanes), le prix d'un aller-simple à 29 euros augmenterait de 14 euros (« Combien coûterait votre billet d'avion sans subvention à la pollution », Terra eco, juin 2015). En ajoutant 3 € si la TVA était appliquée au taux normal de 20 %, soit 46 € au total, le prix de l'avion serait le même que celui du train. Un vol Paris-Marrakech passerait de 56 à 101 €.

Le Shift Project parvient à une conclusion analogue : le prix d'un vol low-cost court-courrier de 1 000 km pourrait augmenter de 15 à 20 €. Et selon T&E, le prix d'un vol Genève - New-York devrait être d'environ 50% plus onéreux si l'avion était taxé ».

L'Etat s'est engagé à valoriser le CO<sub>2</sub>, au plus tard en 2030, à 100 € la tonne (il en résultera une hausse de 30 centimes par litre du prix du carburant automobile). Mais toute taxation directe du kérosène est écartée à ce jour.

85 % des quotas de carbone sont octroyés à titre gracieux et le prix de la tonne de CO<sub>2</sub> est aujourd'hui trop bas pour inciter les compagnies aériennes à réaliser des économies d'énergie, selon le RAC. Et pour les trajets internationaux, la taxe carbone est inexistante.

### CORSIA : une tromperie

Nicolas Hulot et Elisabeth Borne ont salué l'adoption récente par les Etats membres de l'OACI du dispositif CORSIA censé permettre la compensation des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile.

En réalité ce dispositif est une tromperie : il vise à limiter la croissance future des émissions en obligeant les compagnies aériennes à acheter des compensations des émissions, et non à réduire les émissions des avions. En clair, CORSIA permet aux compagnies de « verdier le pétrole » à peu de frais.

### Le train pénalisé

Les trains de fret et des petites lignes roulent au diesel, les TGV et les trains Intercités sont à traction électrique, une énergie elle aussi soumise à la TVA.

Les billets des TGV et trains Intercités, concurrents directs de l'avion, et plus généralement tous les transports publics, sont soumis au même taux de TVA que les billets d'avion.

L'avion paie ses coûts d'infrastructure sur les grands aéroports. Le TGV et le train Intercités paient des péages élevés pour pouvoir circuler sur le réseau ferré.

Mais les atouts écologiques du train sont très mal valorisés : les péages ferroviaires français sont trop élevés.

## Les liaisons aériennes OSP

Elisabeth Borne a fixé de nouvelles obligations de service public (OSP) pour les liaisons aériennes Limoges-Paris et Limoges-Lyon. Elles garantiront aux passagers une meilleure qualité de service, avec des avions de plus grande capacité entre Limoges et Paris. La politique tarifaire sera plus attractive. Pour la liaison Limoges-Lyon, opérée actuellement sans aucune obligation, l'exploitation sera pérennisée en termes de fréquences et de capacité de l'appareil. La concurrence entre ces deux liaisons aériennes et le train n'a pas été évoquée.

La ministre a toujours soutenu la démarche des élus du Limousin, qui avaient sollicité l'aide du gouvernement pour améliorer la desserte aérienne de leur territoire. Ces demandes font suite aux recommandations du rapport de Michel Delebarre remis en juillet 2017 sur le désenclavement du Limousin et des territoires limitrophes.

« L'exemple de Limoges préfigure ce que doit être une politique de transport aérien au service du désenclavement et du développement économique des territoires. Ces liaisons d'aménagement du territoire constituent à ce titre une alternative rapide et efficace à de grandes infrastructures beaucoup plus coûteuses et longues à réaliser ».

Selon la ministre (La Tribune du 1-03-2018) : « A Aurillac, on voit à quel point de petits aéroports avec des lignes OSP peuvent être une réponse rapide et pragmatique au désenclavement des territoires ».

Mais les chefs d'entreprises pourraient disposer de compartiments single confortables dans un train de nuit, ils gagneraient du temps, le contribuable ferait des économies et ce train rendrait service à tous les habitants.

## Des projets abandonnés

Début 2017, la construction d'une 3ème piste à l'aéroport de Vienne-Schwechat (24 millions de passagers en 2016) a été interdite par un tribunal autrichien au motif que son exploitation aurait abouti à une hausse de 2 % des émissions nationales de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, alors que le pays s'est engagé à les réduire de 2,25 % d'ici 2020.

Selon l'Usine nouvelle du 25-01-2018 : « le projet de 3ème aéroport parisien a été abandonné en 2003 par le gouvernement Raffarin et, 15 ans plus tard, son absence ne nuit pas au développement économique de l'Île-de-France ». On peut en dire autant de l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (l'aéroport existant sera modernisé) et du deuxième aéroport de Toulouse.

# 21<sup>e</sup> congrès de la FNAUT : Bordeaux

5-7 octobre  
**BORDEAUX**  
2018

Le 21<sup>e</sup> congrès aura lieu à Bordeaux, du 5 au 7 octobre 2018.  
Il est organisé par la FNAUT Nouvelle-Aquitaine.

## Le programme comprendra :

- des visites techniques (dépôt de tram, poste de commande de la LGV, visite multimodale) le vendredi après-midi ;
- le vote d'une motion sur la politique des transports du gouvernement ;
- un débat avec des représentants de Bordeaux Métropole, du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine et du Conseil départemental de la Gironde ;
- un grand débat : « Métropoles et territoires : quelles relations ? » avec Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau ;
- l'attribution des Tickets Vert et Rouge de la FNAUT ;
- des ateliers thématiques sur l'organisation de notre fédération ;
- des visites touristiques les samedi et dimanche.

## Demandez dès maintenant le dossier d'inscription :

- par e-mail : [fabrice.michel@fnaut.fr](mailto:fabrice.michel@fnaut.fr)  
(indiquez vos nom, adresse postale et téléphone)
- par courrier (à l'aide du bulletin ci-dessous) :

**FNAUT - CONGRES BORDEAUX**  
**32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris**

Adressez-nous dès maintenant votre point de vue pour la rédaction de la motion générale et des suggestions pour l'attribution des Tickets Vert et Rouge. Merci de votre collaboration.

**Renseignements sur le congrès :** Fabrice Michel - 01 43 35 35 75



**Je souhaite recevoir le dossier d'inscription au 21<sup>e</sup> congrès de la FNAUT  
Bordeaux, 5-7 octobre 2018**

*A renvoyer à : FNAUT - CONGRES BORDEAUX, 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris*

**Nom / Prénom :** \_\_\_\_\_ **Organisme :** \_\_\_\_\_

**Adresse complète :** \_\_\_\_\_

**Code postal :** \_\_\_\_\_ **Ville :** \_\_\_\_\_

**Téléphone :** \_\_\_\_\_ **E-mail \* :** \_\_\_\_\_

\* Indiquez votre adresse e-mail pour recevoir le dossier d'inscription dès sa parution.

# Programme du congrès



## ■ Vendredi 5 octobre

- à partir de 9h Accueil des participants en gare de Bordeaux et installation dans les hôtels
- 14h-18h Visites techniques (sur réservation)  
- Visite n°1 : dépôt de tram / visite du service partiel  
- Visite n°2 : poste de commande de la LGV  
- Visite n°3 : visite de Bordeaux en transports en commun
- Dîner et soirée libres

## ■ Samedi 6 octobre

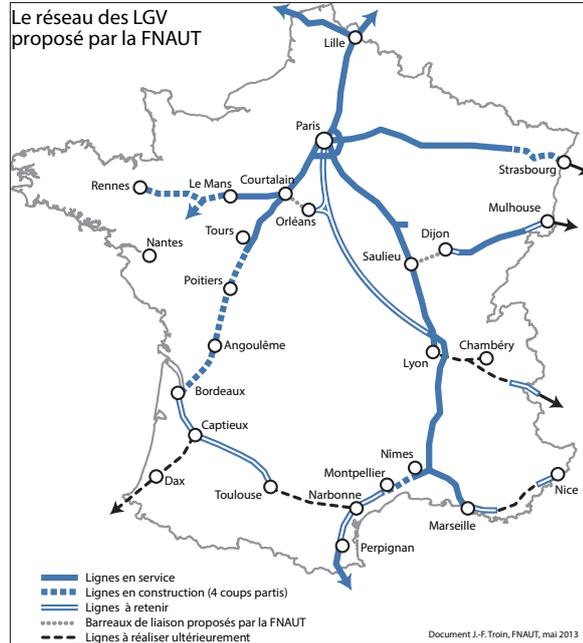
- à partir de 7h30 Accueil des participants en gare
- 9h-10h Accueil en salle du congrès, café-croissants, inscription au congrès  
Pour les conjoint(e)s : visite du centre historique dans la journée
- 10h-11h Ouverture du congrès  
- Bruno Gazeau, président de la FNAUT  
- Alain Juppé, maire de Bordeaux  
Présentation et vote du rapport de conjoncture et de la motion générale
- 11h-12h30 Débat avec les élus, animé par Benoît Lasserre, journaliste :  
- Alain Rousset, président du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine  
- Jean-Luc Gleize, président du Conseil départemental de Gironde
- 12h30-14h00 Déjeuner organisé (inclus dans les frais d'inscription)
- 14h30-16h30 Débat - Métropoles et territoires : quelles relations ?  
Animé par Bruno Gazeau, président de la FNAUT, et Jean Lenoir, vice-président  
- Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau
- 16h30-17h00 Pause
- 17h00-18h Attribution des prix Tickets Vert et Rouge de la FNAUT  
débat animé par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT
- 18h30 Réception à l'Hôtel de Ville
- 19h30 Dîner de gala sur la Garonne (sur inscription)

## ■ Dimanche 7 octobre

- 9h00-9h30 Accueil café-croissants
- 9h30-11h30 Réunion des réseaux thématiques (au choix des participants)  
+ Réunion des militants FNAUT membres des CESER
- 11h30-12h Présentation de la FNAUT Nouvelle Aquitaine (Christian Broucaret)
- 12h-12h30 Enquêtes et études de la FNAUT (Jean Lenoir et Jean Sivardière)
- 12h30-13h Conclusion du congrès, par Bruno Gazeau
- 13h Déjeuner libre
- 15h Visite guidée du centre historique de Bordeaux (sur inscription)

## 6 - Renforcer les dessertes ferroviaires

**La non-taxation du kérosène, le blocage actuel de l'extension du réseau des LGV, la dégradation des relations ferroviaires transversales, la quasi-disparition des trains de nuit et le subventionnement par l'Etat des liaisons aériennes OSP contribuent à la croissance du trafic aérien.**



**Les informations rassemblées en encadré montrent clairement que le rail peut absorber une partie notable du trafic aérien intérieur. L'adaptation de l'offre, parfois en reprenant des techniques du bas-côté aérien (Ouigo), a montré sa capacité à répondre à de nouveaux besoins, quand les infrastructures sont à la hauteur.**

### Les TGV

Il faut tout d'abord continuer à étendre le réseau des LGV radiales (Bordeaux-Toulouse/Dax, Montpellier-Perpignan, Marseille-Nice) : Nice et Toulouse sont reliées à Paris par de véritables ponts aériens.

L'exemple de la LGV Tours-Bordeaux est instructif : un trafic nouveau très important a été capté par la SNCF grâce à la réduction du temps de parcours, mais aussi grâce à la hausse des fréquences (qu'elle refusait mais qui lui a été imposée par les élus...). Un résultat d'autant plus remarquable que la part de marché du train sur la liaison Paris-Bordeaux était déjà forte.

Il s'agit de trafic induit mais aussi de trafic aérien qui se reporte sur le TGV comme c'est le cas à chaque fois que la durée du trajet ferroviaire est drastiquement réduite : le trafic de la navette Mérignac-Orly a baissé de 20 % ; l'ouverture de la LGV Berlin-Munich a provoqué un doublement du trafic sur cet axe (voir notre prochain numéro).

Mais le TGV peut aussi jouer un rôle sur les axes transversaux :

- on peut ainsi renforcer la transversale Strasbourg-Lyon en prolongeant la LGV Rhin-Rhône de Belfort à Lutterbach sur 35 km puis en la reliant à la LGV Paris-Lyon, ce qui valoriserait la LGV existante.

- on peut aussi créer une transversale à grande vitesse entre Rennes/Nantes et Lyon à partir du POCL, si cette LGV est lancée pour accélérer les relations Paris-Midi suite à une saturation de la LGV Paris-Lyon (FNAUT Infos 214).

Le Premier ministre veut mieux relier Nantes aux aéroports parisiens, ce qui implique une plus forte capacité de la section saturée Nantes-Angers, la modernisation de la section Massy-Valenton au sud de Paris, bloquée depuis des années (FNAUT Infos 235), et l'amélioration de la liaison entre Massy et Orly.

On améliorerait ainsi la fiabilité des TGV diamétraux qui desservent Roissy et relient le Grand Ouest, via Rennes, Nantes, Angers et le Mans, aux axes TGV en direction de Lille, de Strasbourg, de Lyon et du Sud-est.

### Les Intercités de jour et de nuit

On peut aussi développer les relations ferroviaires classiques pour offrir des alternatives à l'avion, en particulier sur les transversales reliant la façade atlantique à Lyon : Nantes-Lyon, Bordeaux-Lyon... ainsi que sur la transversale Nantes-Bordeaux, dont la médiocre réhabilitation envisagée doit être revue : la liaison de bout en bout pourrait s'effectuer en 3h30 et être empruntée par les usagers des vols Nantes-Bordeaux et une partie des 250 000 voyageurs annuels des vols Nantes-Toulouse, tout en desservant les villes du littoral. Et n'oublions pas les trains de nuit, susceptibles eux aussi de remplacer des relations aériennes, subventionnées ou non.

Un avantage important du train sur l'avion est que, sur un itinéraire donné, il peut assurer des relations sans arrêt (de point à point, comme l'avion) mais aussi desservir des localités intermédiaires et participer ainsi au désenclavement des villes moyennes, qu'elles soient situées sur des axes radiaux (Poitiers, Angoulême, Laval...) ou sur des axes transversaux.

### Les relations France-Europe

Quant aux relations aériennes entre la France et ses proches voisins européens, qui se sont vigoureusement développées ces dernières années, elles peuvent elles aussi être concurrencées par le TGV et le train de nuit.

Selon une étude de Gérard Mathieu et Jacques Pavaux réalisée en 2003 pour la FNAUT, l'avion et le TGV sont en concurrence frontale, le TGV pouvant, à l'horizon 2030, capter 36 millions de pax par an, soit la capacité d'Orly. Cette perspective supposait la réalisation du schéma directeur des LGV publié en 1992 et réalisé partiellement.

Depuis 2003, une complémentarité, qui confirme les conclusions de l'étude, s'est installée entre avion et TGV : on constate que le trafic aérien se concentre de plus en plus sur les trajets où le TGV est quasi-absent (transversales) ou peu performant (certains radiales).

Depuis 2007, le trafic aérien transversal a augmenté de 56 %, alors que le trafic aérien radial a baissé de 4,8 %.

Les relations aériennes radiales conservent un poids prépondérant, mais la tendance s'est renforcée récemment : en mars 2018, le trafic intérieur transversal a crû de 21,4 % tandis que le trafic radial a diminué de 4,9 % à de rares exceptions près (Paris-Nice + 3,5 %).

Si l'avion rivalise difficilement avec le TGV, lorsqu'il existe, sur les grandes radiales Paris-Province, une croissance record est enregistrée sur les liaisons transversales : + 8,3 % en 2017.

Cette tendance lourde tient au dynamisme des compagnies low cost et, de plus en plus, à la médiocrité, la dégradation puis la disparition des liaisons ferroviaires transversales. Désormais, selon l'ARAFER, 80% des trains circulent sur 27% du réseau ferré.

Ainsi Nantes reste peu accessible en train depuis Toulouse. En revanche, la ligne aérienne Nantes-Toulouse était, déjà en 2016, dans le top 10 des lignes intérieures transversales, dominé par Bordeaux-Lyon (530 000 passagers, +4,6% par rapport à 2015) et Lyon-Nantes (482 000 passagers).

Conséquence : les principaux aéroports de province, portés par la création de nouvelles lignes, connaissent de nouveaux pics de fréquentation. Fin 2017, Nantes-Atlantique a passé le cap des 5 millions de voyageurs, tandis que Toulouse-Blagnac s'approche désormais des 10 millions.

Quant au TGV, sa fréquentation a fortement augmenté en 2017 : +10% en transport intérieur (110 millions de voyageurs). La clientèle de la relation directe Paris-Bordeaux a augmenté de 75 % depuis l'ouverture de la LGV SEA, celle de la relation Paris-Toulouse (en 4h09 sans arrêt et 4h18 avec arrêts à Agen et Montauban) de 100 % même, alors que la fréquence n'a pas évolué. Le trafic total Paris - Sud-Ouest a augmenté de 27 %.

# La FNAUT a réaffirmé son soutien au 80 km/h

Une intervention de la FNAUT dans le débat sur le 80 km/h était naturelle : l'amélioration de la sécurité routière fait partie de ses objectifs, comme cela est précisé à l'article 2 de ses statuts.

Fin juin, à la veille de la mise en application de la décision, courageuse mais contestée, du Premier ministre, la FNAUT a donc réaffirmé son soutien à l'abaissement de la vitesse maximale à 80 km/h sur les routes secondaires.

L'association 40 millions d'automobilistes, les « motards en colère », des parlementaires et le parti LR, qui ne considèrent que le « plaisir » de rouler vite, dénoncent une « brimade technocratique, liberticide et punitive ». La FNAUT, au contraire, approuve une mesure qui, comme l'affirment tous les (vrais) experts, améliorera sensiblement et rapidement la sécurité routière : l'expérience l'a démontré, toutes les mesures de réduction de la vitesse se sont traduites par des gains de sécurité.

Trop souvent, faute d'une offre de transport collectif adaptée, les habitants des zones périurbaines et rurales peuvent difficilement se passer d'une voiture pour se déplacer. Ils doivent pouvoir le faire dans de bonnes conditions de sécurité, qu'ils soient piétons, cyclistes, motocyclistes, automobilistes.

Les « pertes de temps » seront marginales (1 minute sur 10 km) et largement compensées par les « gains de vie ». Et ce n'est pas une réduction de vitesse de 10 km/h qui va mettre en péril l'économie des zones rurales...

Rappelons que l'insécurité routière en France est une réalité inacceptable : en 2017, 3 448 tués, mais aussi 27 732 blessés hospitalisés et 3 200 handicapés à vie dont on ne parle que rarement. Or 55 % des accidents mortels et un tiers des blessures graves se produisent sur les routes secondaires.

En Suisse, la vitesse est limitée à 120 km/h sur les autoroutes, 100 sur les voies express et 80 sur les routes depuis 1985 : cette réglementation est acceptée par l'Automobile-Club de Suisse, qui rassemble des automobilistes « raisonnables et responsables ».

Un expert suisse, Ferdinand Chevallay, déclare : « quand je viens en France, je suis effaré par l'agressivité et les comportements irrespectueux des automobilistes envers les piétons et cyclistes ».

Le 80 km/h est une « mesure de rupture » saluée par Philippe Lauwick, président de l'Automobile Club Médical de France, qui en attend un gain de « 200 à 400 vies » par an : « cette mesure fait grincer des dents par idéologie et par obscurantisme ». Les députés Jérôme Nury (LR) et Bertrand Pancher (UDI) ont au contraire proposé de moduler la vitesse entre 80 et 100 km/h selon l'état de la route : une bonne méthode pour que l'automobiliste n'y comprenne rien, continue à foncer et à provoquer des accidents...

## Une comparaison déplacée

Des « arguments » inattendus ont été développés par les opposants au 80 km/h, par exemple : « il faut en priorité lutter contre les accidents domestiques, responsables de 20 000 décès par an ».

La comparaison accidents de la route/ac-cidents domestiques a peu de sens : les uns arrivent dans un espace public qu'il est indispensable de réglementer afin d'en protéger tous les usagers ; les autres arrivent dans des espaces privés dont il est également nécessaire d'optimiser la sécurité (normes électriques...) mais, sauf en cas d'incendie, ils ne mettent en danger que ceux qui commettent des imprudences.

Les accidents de la route étant plus nombreux que les accidents de trains, on pourrait aussi ne plus se préoccuper de la sécurité ferroviaire...

## 80 km/h et environnement

Selon le cabinet EcoAct, la diminution de la vitesse des véhicules légers de 90 à 80 km/h (les camions ne sont pas concernés) permettra de réduire d'environ 9g/km les émissions de CO<sub>2</sub>, d'environ 0,03 à 0,05g/km les émissions de NO<sub>x</sub> et d'environ 0,001 à 0,002 g/km les émissions de particules fines.

Or, selon une étude menée par le SETRA (Service d'Études sur les Transports et les Routes), le 80 km/h impactera 180 milliards de véhicules.km (en 2016, 600 milliards de km ont été parcourus par l'ensemble des véhicules sur les réseaux routier et autoroutier). EcoAct en déduit les économies attendues du 80 km/h :

- 1 million de tonnes de CO<sub>2</sub> ;
- 5 à 9 millions de kg de NO<sub>x</sub> ;
- 0,2 à 0,4 million de kg de particules.

La quantité d'émissions de CO<sub>2</sub> évitées par cette mesure correspond à 100 000 tours de la Terre en voiture ou encore 600 000 allers-retours Paris-New-York en avion, soit environ 1 % des émissions liées au trafic routier.

L'économie réalisée par un ménage roulant 20 000 km/an, soit 6 000 km sur les routes secondaires, sera d'environ 20 litres de carburant soit 30 € (le gouvernement cite une économie plus forte, 120 € par voiture) ou environ 8 € en achat de pétrole (FNAUT Infos 260). L'adoption du 80 km/h permettra donc d'économiser environ 200 millions € sur nos importations de pétrole importé, ce qui réduira d'autant le déficit de notre balance commerciale.

## Brèves

### Bêtisier

**Anthony Bellanger**, chroniqueur à France Inter (10 avril 2018) : « il ne restera, dans moins d'un siècle, que quelques mètres dans les métropoles et une dizaine de LGV qu'on aura conservées avec le même soin qu'on a mis à garder les vieux Orient-Express ; les gares de triage auront cicatrisé ». Et que reste-t-il de ce verbiage prétentieux ?

### Le 80 km/h et les politiques

Reprenant mot pour mot les arguments de l'association 40 millions d'automobilistes, **Les Républicains** ont lancé une campagne nationale contre le 80 km/h mais aussi la hausse des taxes sur les carburants routiers. Un kit a été transmis à chaque fédération locale, comprenant des autocollants avec le symbole 80km/h barré, des tracts portant la mention « Stop à l'acharnement contre les automobilistes ». Selon LR, « un commercial parcourant 250 km par jour verrait son temps de travail annuel augmenter de 2,5 semaines par an ».

**Benoît Simian**, député LREM de Gironde, s'est opposé, en termes plus brutaux, au 80 km/h : « il faut cesser d'emmerder les Français » (*sic*). D'autres députés de la majorité, le ministre de l'Intérieur Gérard Collomb et le ministre de la Cohésion des territoires Jacques Mézard ont critiqué le 80 km/h, de même que divers députés et sénateurs de gauche et les maires PS de Guéret et Aubusson.

### Vitesse et pétrole

Imposée en 2011 par le **gouvernement espagnol** pour contrer la hausse du prix du pétrole, mais vite abandonnée sous la pression des automobilistes qui, pourtant, faisaient des économies, la baisse de 10 km/h de la vitesse autorisée sur les autoroutes avait permis de réduire de 8% la consommation de carburant et de 450 millions d'euros les importations annuelles de pétrole.

### Obsession autoroutière

**Alain Carignon**, ancien maire RPR de Grenoble, veut transformer la ville en village-jardin en y limitant fortement l'usage de la voiture. Pour y parvenir, il propose de dévier le trafic de transit nord-sud en creusant une autoroute de 15 km en tunnel dans la falaise du Vercors, c'est-à-dire de ressusciter la « tangentielle Nord Sud » imaginée il y a 40 ans pour compléter l'autoroute Grenoble-Sisteron et dévier ainsi par Grenoble le trafic européen de la vallée du Rhône. Mais pas un mot sur le coût et le financement de ce projet archaïque.

Ancien promoteur de l'A49 Grenoble-Valence et de la rocade nord de Grenoble (finalement abandonnée), l'ancien maire est aussi favorable à l'élargissement de l'A480 nord-sud.

## Grèves dans les transports publics : le rôle de la FNAUT

Une association d'usagers ne peut être marquée politiquement, à droite ou à gauche, si elle veut disposer d'une certaine influence auprès des décideurs politiques. Si la FNAUT a été reçue récemment, à deux reprises, par le Premier ministre et écoutée attentivement, c'est parce que sa réflexion, originale, est strictement indépendante de celle des partis et des syndicats.

**Le rôle premier d'une association d'usagers est... de défendre les usagers, occasionnels ou réguliers.** C'est la raison pour laquelle la FNAUT a dénoncé la pénalisation des usagers par une grève dont les modalités ont été choisies par les syndicats (ils l'ont reconnu explicitement) pour gêner les voyageurs au maximum et peser ainsi sur le gouvernement.

Et quand la FNAUT a demandé aux syndicats d'accepter un « service minimum librement consenti » (au moins quelques trains sur chaque ligne aux heures de pointe), ils ont refusé catégoriquement (la CGT) ou n'ont même pas réagi (UNSA, CFTD et Sud Rail).

**Le deuxième rôle de la FNAUT est de défendre les transports publics.** C'est ce qui l'a amenée à souligner les effets pervers de la grève à moyen terme : une partie des usagers s'est habituée à d'autres modes de transport et se détournera du train (depuis la grève de 1995, le covoiturage est devenu un sérieux concurrent du train, au même titre que l'autocar Macron).

De même, l'expérience montre que quand un chargeur doit se tourner vers la route, c'est le plus souvent de manière définitive. La grève aura pour conséquence un surcroît de camions sur les routes et moins de recettes pour Fret SNCF ; elle a saboté par avance le (très timide) plan de relance du fret lancé par le ministre des Transports.

**Le rôle d'une association d'usagers n'est pas de défendre les salariés des entreprises de transport :** c'est celui des syndicats. Rappelons que la FNAUT ne s'est pas prononcée sur le statut des cheminots, un problème secondaire à vrai dire : l'essentiel des surcoûts de production de la SNCF est dû à la réglementation du travail (horaires de travail, absence de polyvalence des agents, sous-utilisation du matériel roulant).

**Le rôle d'une association d'usagers n'est pas de relayer des choix politiques :** c'est celui des partis politiques. Conformément à ses statuts, la FNAUT n'intervient que dans le secteur des transports, elle n'a pas vocation à s'inscrire « dans une lutte globale contre un modèle de société » ou, inversement, à promouvoir une politique « libérale ».

## L'indemnisation des usagers suite aux grèves SNCF

Dans toutes les régions françaises, les mesures de dédommagement décidées suite aux grèves SNCF donnent lieu à des contestations (ces mesures sont décidées par SNCF Mobilités et par les Régions, sans la moindre coordination à l'échelle nationale). C'est particulièrement le cas en Ile-de-France et en Auvergne-Rhône-Alpes, où les associations régionales de la FNAUT ont réagi énergiquement.

### En Ile-de-France

La FNAUT Ile-de-France apprécie les mesures de dédommagement mais reste insatisfaite ; elle regrette :

- que les mesures complémentaires pour le mois de juin et pour les lignes les plus touchées ne soient toujours pas connues au 10 juillet ;

- que les démarches de dédommagement des usagers franciliens soient aussi complexes. L'association demande, pour les dédommagements à venir, que ceux-ci soient automatisés.

La SNCF a engagé sa mesure de dédommagement de 50 % des abonnements transports annoncée pour la période de grève d'avril-mai. Cependant, rien n'a encore été annoncé pour le mois de juin ni pour les lignes les plus touchées pour lesquelles la présidente de la Région, Valérie Pécresse, s'est engagée à un geste supplémentaire. L'AUT espère vivement que cette décision ne nécessitera pas de nouvelles démarches pour les usagers.

Le dédommagement est basé en premier lieu sur le domicile de l'abonné. Il exclut les abonnés Navigo hebdomadaire. De plus, de nombreux cas de refus de dédommagement injustifiés ont été signalés à l'AUT. De trop nombreux usagers doivent faire une réclamation par internet, notamment ceux dont le lieu de travail est proche d'une ligne impactée par la grève.

En outre, la démarche à suivre pour obtenir un dédommagement, exclusivement par internet et sur un temps limité d'un mois, écarte les abonnés non connectés qui auront plus de difficultés à demander leur dédommagement. Entre le peu d'information constatée en gare et une période réduite qui déborde sur les vacances scolaires, tout contribue à réduire le nombre des dédommagements qu'obtiendront les usagers.

Après trois mois de « galère » dans les transports du quotidien, c'est une nouvelle « galère » qui attend l'utilisateur pour devoir justifier l'utilisation de son abonnement transport.

A l'heure du « big data » où les abonnés, en grande majorité, déclarent leur adresse de domicile pour disposer de leur passe, le dédommagement devrait être automatiquement proposé. On peut d'ailleurs noter que c'est ce qui a été décidé pour les abonnés annuels du RER B dans le cadre du dédommagement RATP suite à la coupure du trafic entre Gif et Saint-Rémy.

### En Auvergne-Rhône-Alpes

La réaction de la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes est analogue.

Après cette période de trois mois de grèves si difficile pour les usagers, l'association fait un double constat.

La situation n'est toujours pas revenue à la normale : des trains sont encore supprimés. La SNCF le reconnaît, elle affirme que « des retards de maintenance accumulés depuis trois mois entraînant des indisponibilités de matériels, la circulation des trains sera partiellement adaptée. Chaque jour, à partir de 16h00, retrouvez les programmes de circulation ».

En fait chaque jour 44 fiches horaires sont modifiées et nous ne pouvons savoir que la veille à 16h si nous aurons un train ou pas.

Cette situation est inadmissible. Notre association demande à la SNCF d'afficher les plans de transport au minimum 24h avant leur application comme la loi l'y oblige.

D'autre part, les dédommagements pour les mois d'avril et de mai sont complexes à obtenir et l'information les concernant reste confidentielle.

Pour les abonnés, la SNCF a engagé sa mesure de dédommagement de 50 % des abonnements annoncée pour la période de grèves d'avril-mai. Pour les abonnés annuels le dédommagement est automatisé. Mais pour les abonnés mensuels, la démarche se fait exclusivement par internet, sur un temps limité d'un mois, elle écarte donc les abonnés non connectés. Entre le peu d'information constatée en gare, l'information cachée sur le site TER et une période réduite qui déborde sur les vacances scolaires, tout est fait pour réduire le nombre de dédommagements.

Nous demandons à la SNCF de prolonger la période au-delà du 15 juillet et de donner la possibilité de se faire rembourser au guichet.

De plus, aucune mesure de dédommagement n'a encore été annoncée pour les grèves du mois de juin et pour les lignes les plus touchées, à l'inverse des décisions d'autres Régions.

Comme nous lui avons déjà demandé à deux reprises, la Région Auvergne-Rhône-Alpes doit faire pression sur la SNCF pour que les abonnés soient correctement remboursés. Il serait incompréhensible que seule la Région touche des compensations pour les trains qui n'ont pas circulé, et que les usagers soient oubliés...

## La FNAUT dénonce la régression de l'offre ferroviaire et la stratégie décliniste de SNCF Mobilités

Depuis plusieurs années, SNCF Mobilités pratique une politique malthusienne d'abandon de l'offre ferroviaire. Les Pouvoirs publics, comme la nouvelle loi (« pacte ferroviaire ») les y oblige, doivent mettre un coup d'arrêt à cette politique qui est devenue peu à peu catastrophique et dont les conséquences s'ajoutent à celles de la grève et des incidents d'exploitation.

C'est toute l'offre ferroviaire qui est concernée

La régression observée à chaque changement annuel de service concerne toutes les activités ferroviaires :

- les fermetures de lignes ou menaces de fermeture se multiplient dans toutes les régions françaises (Saint-Claude - Oyonnax, Abbeville-Le Tréport, Morlaix-Roscoff, Grenoble-Gap...);
- des gares et haltes sont fermées (Normandie, Pays de la Loire...);
- des points de vente sont supprimés ou leurs horaires d'ouverture réduits, sans qu'une solution alternative acceptable soit proposée ou même étudiée;
- des trains TER sont transférés sur autocar (par exemple entre Briançon et Gap) ou supprimés, souvent en accord avec les Régions concernées;
- les trains se raréfient sur les axes Intercités transversaux;
- des liaisons TGV (Lorraine-Côte d'Azur, Strasbourg-Marseille via Lons-le-Saunier) sont menacées, des trains de nuit (Paris-Nice) et des services auto/train sont abandonnés;
- la vente des billets à bord des trains est surtaxée; l'exploitant incite toujours à la réservation obligatoire dans les trains Intercités;
- la commercialisation par voie numérique est déficiente et ignore toute une partie de la clientèle (30 % selon une étude de Keolis, filiale de la SNCF).

Une absence totale de concertation préalable

SNCF Mobilités impose ses décisions de manière discrète, progressive mais unilatérale, en profitant souvent de la dégradation des voies pour se justifier, sans souci de leurs conséquences pour les voyageurs, sans la moindre concertation avec les associations d'usagers, les collectivités territoriales et les syndicats de cheminots.

### 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°266  
 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
 Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
 Av de la Plage - 86240 Ligugé

**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 : https://www.fnaut.fr

Une stratégie à courte vue

Le rail est une technique à rendement croissant : les voies ferrées et le matériel roulant doivent donc être utilisés le plus intensément possible afin de minimiser le coût du voyageur.km. La fréquence des services est un élément essentiel d'attraction du voyageur.

Seul en Europe, le réseau ferroviaire français perd des parts de marché. La contraction de l'offre ferroviaire ne fait donc qu'accuser les difficultés financières de SNCF Mobilités, les baisses de recettes étant toujours supérieures aux baisses attendues des coûts. Elle contredit brutalement l'intention de SNCF Mobilités de reconquérir la clientèle après une grève prolongée qui a été l'occasion, pour de nombreux voyageurs, d'expérimenter d'autres modes de déplacement que le train.

L'Etat et SNCF Réseau font des efforts pour pérenniser le transport ferroviaire : SNCF Mobilités doit à son tour adopter une stratégie de développement (OUIGO concentre dangereusement l'offre low cost sur quelques itinéraires radiaux), et non élargir ses offres routières (Ouibus, ID-Vroom, IDCab) concurrentes du train et lourdement déficitaires.

Une stratégie contradictoire avec le pacte ferroviaire

*La FNAUT s'étonne que, face à la réforme ferroviaire ambitieuse qui vient d'être adoptée par le Parlement et qui veut promouvoir et développer l'utilisation du chemin de fer, SNCF Mobilités s'engage dans une voie rigoureusement inverse, contraire aux intérêts des voyageurs, à l'aménagement du territoire et à la concrétisation d'une mobilité durable.*

La FNAUT demande donc :

- aux Régions de s'opposer fermement à la politique régressive de SNCF Mobilités;
- à l'Etat d'affirmer sa mission d'autorité organisatrice des services nationaux et d'exiger de SNCF Mobilités qu'elle recentre ses activités sur le rail et applique la nouvelle loi en publiant rapidement le schéma national des services de transport et en proposant, si nécessaire, des conventions dans le cas de relations TGV jugées insuffisamment rentables. Le schéma national doit être soumis au Parlement, comme l'exigeait déjà la loi du 4 août 2014. Une volonté de développement du rail exprimée par l'Etat offrirait une issue au conflit social actuel.

## Les rapports Duron et Spinetta

Comme les précédents gouvernements, ces rapports restent dans l'analyse du seul secteur ferroviaire, sans vision globale des différents modes de transport, sans intégrer l'aménagement du territoire et l'environnement.

Combien coûte à la collectivité le transport routier ? Combien faudrait-il investir dans les élargissements de routes, combien d'hectares à bétonner ? Quel impact sur le climat, la balance des paiements ? C'est la priorité au court terme - priorité à la réduction des dépenses - sans projet de long terme visant la sobriété énergétique ou un impact réduit du transport sur nos budgets publics et privés.

C'est l'approfondissement d'un territoire à deux vitesses. Pour les métropoles : avion, TGV, RER. Pour les territoires : voiture et car Macron.

C'est aussi l'abandon de l'Etat face au lobby routier : la taxe camion est oubliée, alors que plusieurs Régions voudraient la relancer.

C'est la priorité au jetable (la voiture roulant peu et à renouveler tous les 10 ans) sur le durable (matériel ferroviaire utilisé intensément et durant 40 ans).

En ne parlant que du TGV et du périurbain, on oublie le créneau intermédiaire du train Intercités de jour et de nuit qui, avec un bon gestionnaire, exigerait peu de subventions. L'Etat doit définir un réseau structurant et maillé, assurer sa modernisation et favoriser son usage.

C'est une planification globale qui est nécessaire et attendue du macronisme qui se targue de faire du neuf.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

## Autoroute ferroviaire et maritime

VIIA, filiale de la SNCF, exploite plusieurs autoroutes ferroviaires dont, depuis mars 2016, la VIIA Britannica Le Boulou-Calais, « qui permet de desservir directement le Royaume-Uni par ferry via le premier service Ro-Ro Rail en Europe ».

Or VIIA déplore le manque de capacités maritimes à Calais pour acheminer les semi-remorques et containers de ou vers le Royaume-Uni : « nous vendons des trajets train + bateau, mais nous dépendons de la capacité des bateaux à transporter des remorques non accompagnées, entre 2 et 4 par jour. Quand nous arrivons avec un train, nous en avons 20 à 25... ».

Mais pourquoi donc un transporteur ferroviaire préfère-t-il une rupture de charge coûteuse entre train et bateau à un acheminement intégralement ferroviaire alors qu'il prétend « desservir directement le Royaume-Uni » ? Un terminal de l'autoroute ferroviaire à Folkestone n'était-il pas plus judicieux ?

## Gratuité des transports : une idée dangereuse

Les avantages immédiats de la gratuité des transports urbains, instaurée récemment à Aubagne, Niort et Dunkerque, sont indéniabiles : une utilisation du bus simplifiée, des montées/descentes plus rapides, des frais de billetterie supprimés. Les conflits avec les contrôleurs disparaissent.

La FNAUT est cependant hostile à la gratuité généralisée. Ses interlocuteurs ont parfois du mal à le comprendre, ils attendent en effet d'une association de consommateurs qu'elle réclame les prix les plus bas possibles. Mais la FNAUT ne se contente pas d'une vision à court terme, sa priorité est la défense des intérêts des usagers et de la collectivité à moyen terme.

Or la gratuité pour tous dessert ces intérêts, comme ont dû l'admettre les élus des villes qui y ont renoncé (Bologne, Castellon de la Plana, Hasselt, Seattle et quelques autres). Elle prive en effet les collectivités locales des recettes de ceux qui ont les moyens de payer (c'est le contribuable qui paie à leur place), elle les incite à réduire une offre déjà déficiente et les investissements souhaitables (à Aubagne et Niort, des projets de tramway ou BHNS ont été abandonnés).

Elle n'est pas nécessaire pour garantir la mobilité : une tarification solidaire, indexée sur le quotient familial et pouvant aller jusqu'à la quasi-gratuité pour les usagers les plus précaires, le permet.

La gratuité n'est pas suffisante pour attirer massivement les automobilistes. Seule une offre améliorée (vitesse, fréquence, amplitude horaire, confort) peut les amener à laisser leur voiture au garage.

Enfin la gratuité est souvent financée par une augmentation du versement-transport (VT) des employeurs. Mais si le transport n'est plus financé par les usagers, les employeurs seront incités à réclamer la disparition du VT, qui constitue pourtant une ressource essentielle des autorités organisatrices.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Sommaire

Le transport ferroviaire chez nos voisins européens	2-6
L'actualité des transports	7
La catastrophe de Gênes	8
Le train à hydrogène, solution miracle ?	10
Hyper-entourloupes et autres innovations à la mode	11-12

## Le transport ferroviaire en Europe



Les diverses informations regroupées dans notre dossier mettent en relief un développement remarquable du transport ferroviaire en Europe, où le rail dispose d'un contexte favorable : un attachement de la population aux services publics de transport et un souci de l'environnement plus marqués qu'en France, des investissements soutenus sur les réseaux ferrés, une offre de qualité même sur les « petites lignes », un dynamisme étonnant des exploitants, une mise en œuvre pragmatique et efficace de la concurrence entre exploitants. Tout n'est sans doute pas idéal chez nos voisins, mais nous avons beaucoup à apprendre de leurs méthodes d'exploitation et de leur volontarisme politique.

### Le rail ignoré... en France

En France, les décideurs politiques ont du mal à admettre la préférence du public pour le rail (train, tramway), pourtant facilement observable sur le terrain.

En France, on sous-estime le créneau de pertinence économique du rail et on ne cherche pas à attirer la clientèle : l'offre reste médiocre voire indigente.

En France, la solution de facilité l'emporte le plus souvent : c'est le choix le moins coûteux à court terme (le BHNS plutôt que le tramway, l'autocar plutôt que le train) qui est privilégié.

En France, au lieu de lui donner toutes ses chances, on s'acharne sur le rail (les tramways ont disparu dans les années 1950, bien des petites lignes continuent à disparaître), quitte à le regretter quelques décennies plus tard.

Comment expliquer cette exception française que constitue une telle ignorance du rail, une telle hostilité, présente même au sein de la SNCF ?

Le lobby routier exerce une forte influence sur les décideurs politiques et sur l'opinion publique. Il a imposé quelques

idées fausses : la dépense routière est un investissement, l'investissement ferroviaire une dépense ; seule la route peut répondre aux besoins de mobilité de la population et créer du développement économique.

La route se renouvelle sans cesse : covoiturage, autopartage, voiture électrique... À l'inverse, malgré l'apparition du TGV, le rail reste perçu comme une technique du 19ème siècle. Il n'a pas su se donner une image dynamique et innovante. Ses succès sont mal connus, masqués par les contresens commerciaux de la SNCF. Les grèves fréquentes le décrédibilisent et font craindre un blocage de la mobilité et de l'économie.

Enfin les décideurs politiques sont très sensibles au poids électoral des automobilistes, s'intéressent peu aux transports collectifs (l'absence de service urbain le 1er mai les laisse indifférents...), sauf pour dénoncer leur coût. Ils utilisent peu le train, n'ont plus de culture ferroviaire et sont peu sensibles aux enjeux environnementaux et aux atouts évidents du rail en ce domaine.

# Trains et cars Intercités en Europe centrale

(Wikipedia)

➤ Plusieurs opérateurs, publics (ÖBB, Ceske Drahy, PKP) et privés (Regiojet, Leo Express, Westbahn), font circuler avec succès des trains Intercités en Europe centrale.

Parmi eux, la compagnie privée Regiojet, présente en République Tchèque, en Slovaquie et en Autriche et peu connue en France, est intéressante.

(<http://mediarail.be/Tchéquie/Grandes-lignes/RegioJet/Voitures.htm>)

A l'origine, Regiojet est une filiale de Student Agency créée en 1993, qui s'impose rapidement comme le premier opérateur de cars à longue distance en République Tchèque et concurrence, en « open access », le transporteur historique Ceske dráhy (CD Railjet).

En 2011, Regiojet crée ses premiers services ferroviaires sur une ligne principale (Prague-Olomouc-Ostrava) avec 9 locomotives et 28 voitures, en partenariat avec Keolis : un train de 400 places toutes les 2 heures. En 2016, Regiojet intègre ses services routiers et ferroviaires (une démarche analogue à la coordination Flixbus-Flixbahn) et se développe en Slovaquie jusqu'à Bratislava et en Autriche jusqu'à Vienne. L'entreprise compte actuellement près de 400 agents et a transporté près de 4 millions de voyageurs en 2015 pour un chiffre d'affaires de 28 M€...

À l'inverse de son autre concurrent Leo Express, de WestBahn en Autriche, de NTV en Italie ou du chinois MTR en Suède, Regiojet n'a pas opté pour du matériel neuf mais pour du matériel de seconde main (autrichien et italien puis suisse), comme Thello en France et Italie ou Flixbahn en Allemagne. Les rames de Regiojet, qui possède actuellement 95 voitures, sont disparates.

Regiojet offre 4 classes : Business (compartiments à 4 places, sièges en cuir), Relax (compartiments de 1ère classe à 6 places), Standard (compartiments de 2ème classe) et Low-Cost (sièges en groupes de 4 en vis-à-vis).

Le prix de la classe Low-Cost est inférieur de 20 % à celui de la classe Standard et voisin de celui de Leo Express ; il comprend la réservation (pour les trajets de plus de 4h), une bouteille d'eau, la wifi et divers journaux ; il n'y a pas de restauration, le transport des vélos et des skis est possible ; le matériel d'origine suisse n'a pas été modifié.

La concurrence entre Regiorail et CD Railjet sur l'axe Prague-Vienne (407 km) a fait tomber les prix à 19 € soit 4,6 centimes/km (le double en France sur les Grandes Lignes).

L'opérateur ferroviaire Leo express (260 agents, un chiffre d'affaires de

11 M€ et 1,4 million de voyageurs en 2016) est implanté en Pologne où il concurrence l'opérateur public PKP, et en République Tchèque. Il utilise du matériel neuf Stadler Flirt. Il est présent sur la ligne Prague-Cracovie, est tractionnaire de la liaison ex-Lozomere Stuttgart-Berlin et exploite également des lignes routières. La liaison Prague-Ostrava est exploitée actuellement par 3 opérateurs : Leo-Express (5 liaisons par jour ouvrable), Regiojet (11 liaisons) et Ceske Drahy (10 liaisons), soit 26 liaisons quotidiennes, ce qui est considérable.

La Westbahn, fondée en 2008, est une compagnie privée de trains et de cars présente en Autriche. Depuis 2011, elle opère principalement sur la ligne Vienne-Salzburg, sur laquelle elle concurrence les ÖBB en open access.

## Ailleurs en Europe

En Allemagne, les opérateurs privés HKX (sur Cologne-Hambourg) et Flixbahn (qui assume le risque commercial sur Stuttgart-Berlin) concurrencent la DB, qui a conservé 99 % du marché des Grandes Lignes ; en Italie, NTV-Italo concurrence Trenitalia sur l'axe Milan-Rome (FNAUT Infos 263).

En Suède, MTR, qui opère le métro de Hong-Kong, exploite depuis 2015 la ligne Stockholm-Göteborg sur laquelle il concurrence l'opérateur public SJ. Transdev, également présent en Allemagne, a racheté l'entreprise danoise DSB et exploite deux lignes régionales.

En Espagne, ILSA, une filiale du transporteur aérien Air Nostrum, envisage de s'implanter sur l'axe Madrid-Montpellier avec des arrêts à Saragosse, Barcelone, Perpignan et Narbonne à raison de deux trains quotidiens par sens.

*Ci-dessous, en traits pleins, les trains de jour exploités par des opérateurs privés, et en traits pointillés, certains trains de nuit (voir page suivante).*



Un réseau européen de LGV ?

Selon un rapport récent de la Cour des comptes européenne (disponible en anglais sur le site de la Cour : [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)), il n'existe pas de plan réaliste à long terme concernant le réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Union Européenne : le plan actuel a peu de chances d'être réalisé, et il n'existe pas d'approche stratégique solide dans ce domaine à l'échelle de l'UE.

Selon la Cour, le réseau à grande vitesse européen (25 M€/km en moyenne) n'est qu'un ensemble de lignes nationales insuffisamment coordonnées entre pays. Planifiées et construites isolément par les différents États, elles sont mal reliées entre elles. La décision de construire des lignes à grande vitesse repose souvent sur des considérations politiques, et l'on a rarement recours à des analyses coûts-avantages pour étayer les décisions.

Depuis 2000, l'UE a fourni 23,7 milliards d'euros de cofinancement des lignes à grande vitesse. Les auditeurs se sont rendus dans six États membres (France, Espagne, Italie, Allemagne, Portugal et Autriche) et ont analysé les dépenses consacrées à plus de 5 000 km de lignes à grande vitesse, soit environ 50 % de l'ensemble du réseau de l'UE. Ils ont constaté que, bien que la longueur des réseaux ferroviaires à grande vitesse soit en hausse, l'objectif de l'UE visant à multiplier par 3 le kilométrage de lignes à grande vitesse (pour atteindre 30 000 km) d'ici 2030 ne sera pas atteint.

« Les lignes nationales existantes forment un ensemble inefficace et fragmenté », a déclaré Oskar Herics, membre de la Cour des comptes européenne responsable du rapport. « Les lignes qui traversent les frontières nationales ne figurent pas parmi les priorités des États membres, et la Commission ne dispose d'aucun instrument juridique ou pouvoir décisionnel qui lui permettent de s'assurer que les États membres progressent rapidement vers l'achèvement du réseau. La valeur ajoutée du cofinancement de l'UE est donc faible ».

On ne peut qu'approuver l'analyse de la Cour des comptes européenne, malheureusement bien justifiée par l'exemple de la France : notre réseau de LGV n'est toujours relié ni au réseau italien, ni au réseau espagnol.

Rappelons que les commissions Duron et le gouvernement se sont malheureusement illustrés par leur absence totale de vision européenne en proposant de reporter la réalisation des LGV GPO (Bordeaux-Toulouse/Dax) et Montpellier-Perpignan (FNAUT Infos 260), puis celle des accès français au tunnel interfrontalier du Lyon-Turin (FNAUT Infos 263).

La nouvelle LGV Berlin-Munich

Fin 2017 a été inaugurée la liaison à grande vitesse Berlin-Munich, la plus longue d'Allemagne (623 km parcourus en 4h environ contre 6h au mieux auparavant). C'est une combinaison :

- de lignes nouvelles à grande vitesse conçues pour la vitesse de 300 km/h sur 47 % du tracé (Halle-Erfurt, 108 km, ouverte fin 2015 ; Erfurt-Ebensfeld, 107 km, inaugurée fin 2017 ; Nuremberg-Ingolstadt, 78 km, ouverte fin 2006) ;
- et de lignes classiques aménagées, entre 1992 et 2017, pour 200 km/h sur 53 % du tracé (Berlin-Halle, 165 km ; Ingolstadt-Munich, 82 km ; Ebensfeld-Bamberg-Nuremberg, 83 km).

L'inauguration du 8 décembre 2017 concernait à la fois l'ouverture de la LGV Erfurt-Ebensfeld (construite sur dalle ; utilisable par les trains de fret) et l'aménagement de la ligne existante Ebensfeld-Nuremberg. Cette double opération permet aux trains les plus rapides de gagner 2h de bout en bout.

Cette nouvelle liaison Berlin-Munich est doublement intéressante :

- elle démontre la volonté de la Deutsche Bahn de poursuivre l'extension de son réseau à grande vitesse ; les dernières LGV construites ont été Cologne-Francfort en 2002, Nuremberg-Ingolstadt en 2006, Halle-Erfurt en 2015 et Erfurt-Ebensfeld en 2017 ; d'autres LGV aptes à 300 km/h sont en projet, par exemple Francfort-Mannheim ;
- elle met aussi en évidence les limites de la conception « à l'allemande » de la grande vitesse, combinant LGV et lignes existantes sur lesquelles la vitesse a été relevée à 160-200 km/h, exceptionnellement 230 km/h.

Au total 47 % seulement de l'itinéraire Berlin-Munich est constitué de LGV. D'où des temps de parcours encore longs (environ 4h00), là où une LGV de bout en bout (comme Paris-Marseille, Milan-Rome ou Barcelone-Madrid) aurait permis un trajet en 2h30, assurant au rail une part de marché de 80-85 % (FNAUT Infos 214 et 244), alors que la DB n'escompte qu'une part de marché de 40 %, contre 15 % avant la récente inauguration.

Le meilleur temps est de 3h58 soit une vitesse moyenne de 157 km/h seulement (127 à 131 via Augsburg). On est loin de la vitesse moyenne sur Paris-Marseille : 250 km/h sans arrêt intermédiaire (en 3h), 231 km/h avec 2 arrêts (en 3h15).

La LGV Erfurt-Ebensfeld a coûté environ 10 milliards d'euros, soit 90 millions/km (elle comporte 41 km de tunnels, 12 km de viaducs et 46 ponts).

Les services

Les services Berlin-Munich proposés par la DB sont les suivants :

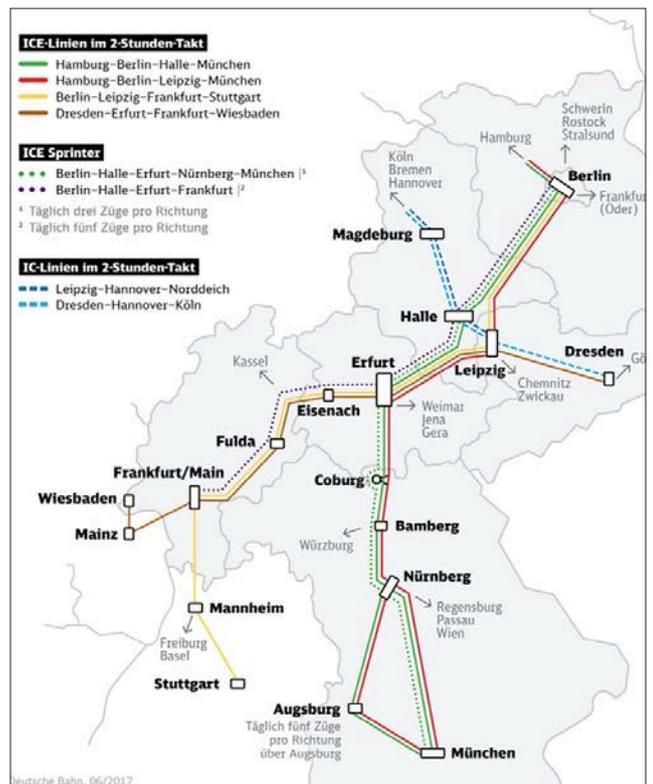
- 3 ICE Sprinter en 3h58-4h02 avec 4 arrêts intermédiaires (Berlin sud, Halle, Erfurt et Nuremberg) ;
- 9 ICE via la LGV Nuremberg-Ingolstadt puis Munich en ligne aménagée, en 4h26-4h51 avec 6 à 8 arrêts ;
- 4 ICE par la ligne Nuremberg - Munich via Augsburg (662 km) en 5h04-5h12 avec 9 à 10 arrêts ;
- 3 ICE avec correspondance entre ICE à Nuremberg en 4h27-4h38 avec un temps de correspondance de 10-13 min.

La future flotte ICE de la DB sera principalement constituée d'ICE 4 de vitesse limite 250 km/h, d'où, entre Berlin et Munich, une perte de temps de l'ordre de 12 min : une régression de l'offre qui entraînera une diminution mécanique de la part de marché du rail.

Ce choix paradoxal, justifié par le coût supérieur des ICE 300 km/h, est contradictoire avec les investissements lourds consentis en Allemagne pour construire des LGV aptes à 300 km/h... Un tel choix aurait beaucoup plus d'impact en France, en Italie et en Espagne, où les LGV sont de grande longueur. Ainsi, entre Paris et Marseille, la perte de temps serait d'environ 40 min, soit un trajet en 3h40 et une part de marché de 50 % au lieu de 70 % en 3h.

Le trafic Berlin-Munich a doublé, ce qui confirme l'impact d'une réduction drastique des temps de parcours.

Gérard Mathieu ■



# Le succès des trains de nuit... autrichiens

## Le Lyon-Turin fragilisé ?

Pendant que la SNCF élague, les trains de nuit internationaux Nightjet, relancés (en « open access » hors Autriche) par les chemins de fer autrichiens (ÖBB) pour remplacer ceux qui ont été abandonnés par la Deutsche Bahn, connaissent un succès supérieur aux prévisions en Autriche, en Allemagne, en Suisse et en Italie du nord.

Les trains de nuit ont quasiment disparu en France, seuls subsistent Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol (dans des conditions affligeantes). Le Paris - Port-Bou est maintenu provisoirement grâce à une subvention de la Région Occitanie. Le Paris-Nice a été supprimé en décembre dernier.

Contrairement à l'opérateur Thello, filiale de Trenitalia qui exploite la relation Paris-Milan-Venise, la SNCF n'a fait aucun effort pour maintenir son offre et a, au contraire, cherché à s'en débarrasser alors que les trains de nuit étaient généralement bien remplis. La Deutsche Bahn a suivi une politique aussi éloignée des souhaits des voyageurs.

Pourtant le train de nuit reste pertinent, malgré l'extension du réseau des LGV (FNAUT Infos 184, 234, 247), sur les trajets de plus de 500 km (de Paris à Toulouse, Hendaye, Tarbes, Nice, Perpignan, Barcelone) et sur les relations internationales. Grâce à lui, le voyageur gagne du temps en journée (il peut arriver tôt le matin à destination, et repartir tard en soirée) et fait des économies (billet TGV, nuit d'hôtel). Et tous les voyageurs n'ont pas Paris comme origine ou destination : 80 % des Français vivent hors Île-de-France. Sur de nombreuses liaisons transversales à destination du sud, la durée de trajet de jour dépasse 6 voire 8 h, avec parfois une ou deux correspondances, et les liaisons aériennes sont rares et onéreuses.

L'offre de nuit reste donc attractive, elle est complémentaire de l'offre de jour, elle élargit utilement l'éventail des solutions de mobilité.

Pendant que la SNCF élague, les trains de nuit internationaux Nightjet, relancés (en « open access » hors Autriche) par les chemins de fer autrichiens (ÖBB) pour remplacer ceux qui ont été abandonnés par la Deutsche Bahn, connaissent un succès supérieur aux prévisions en Autriche, en Allemagne, en Suisse et en Italie du nord.

Malgré la concurrence de l'avion à bas coût et du car, les trains sont complets en périodes de pointe. Le taux de satisfaction des voyageurs est élevé. Les ÖBB ont développé des partenariats pour desservir la Pologne, la République Tchèque, la Slovaquie, la Hongrie, la Slovénie et la Croatie. Après avoir déjà investi 200 M€, ils vont moderniser leur matériel et acheter 13 trains supplémentaires afin de renforcer leur desserte de l'Italie.

La preuve est faite que le train de nuit n'a rien d'obsolète. Lorsqu'il offre des prestations variées (famille, business, PMR, casiers pour vélos) et de bonne qualité, il répond aux besoins des voyageurs et peut même être rentabilisé par un bon exploitant. L'exemple des 16 relations ÖBB (1,5 million de voyageurs en 2017, soit environ 12 000 vols évités) démontre que la concurrence entre opérateurs a des effets positifs.

L'arrivée du nouveau gouvernement italien a-t-il fragilisé le projet Lyon-Turin (FNAUT Infos 263) ? Le contrat de gouvernement passé entre le mouvement 5 étoiles (M5\*), parti « antisystème » dirigé par Luigi Di Maio, qui veut arrêter le projet, et la Ligue du nord, parti d'extrême-droite dirigé par Matteo Salvini, au contraire favorable à sa poursuite, stipule que « le projet fera l'objet d'une renégociation complète ». Le gouvernement français n'ayant pas réagi, contrairement à la Commissaire européenne Violeta Bulc, la FNAUT a adressé la lettre ci-dessous à Edouard Philippe.

Monsieur le Premier ministre,

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, dont le tunnel de base interfrontalier et ses accès depuis Lyon et Turin forment un ensemble indissociable, semble remis en cause par le nouveau gouvernement Italien. Or il répond à deux objectifs essentiels :

- l'un environnemental (préservation de l'environnement des Alpes et de la Côte d'azur, amélioration de la sécurité routière, économies d'énergie, contribution à la lutte contre le réchauffement climatique, relance du fret ferroviaire) ;

- l'autre européen (renforcement des échanges économiques et des contacts culturels entre la France et l'Italie, rééquilibrage de l'économie européenne en faveur de l'Europe du sud).

En ce qui concerne le premier objectif, et plus particulièrement la réduction de la pollution de l'air dans les vallées alpines, il n'existe pas d'alternative réaliste au projet : la seule solution consiste à accélérer sa réalisation.

Il nous semble donc indispensable que votre gouvernement réaffirme l'importance qu'il attache à ce projet, qu'il s'agisse du tunnel de base dont la construction est déjà largement engagée ou de la ligne d'accès à ce tunnel depuis Lyon, dont le report au-delà de 2040, recommandé par la Commission Duron, constituerait un véritable non-sens économique.

La dynamique du chantier en cours ne devant pas être ralentie, un dialogue constructif et pédagogique avec le nouveau gouvernement italien nous semble nécessaire afin de lever ses doutes sur l'utilité environnementale et économique de cette nouvelle liaison.

La FNAUT s'inquiète également de l'avenir de l'Autoroute Ferroviaire Alpine. En 2017, le sénateur M5\* du Val de Susse avait déclaré que son mouvement s'opposerait au doublement de la subvention des États Français et Italien permettant d'augmenter la capacité de l'Autoroute Ferroviaire Alpine et par suite de limiter immédiatement le trafic routier international.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**



## Lyon-Turin (suite 1) Un écologiste mal informé



Un abaissement décisif des coûts d'exploitation de la liaison fret France-Italie est attendu du Lyon-Turin : de 30 à 40 % selon La Transalpine. La direction de Hupac, exploitant de la route roulante suisse, cite un chiffre du même ordre de grandeur (FNAUT Infos 251).

Selon Pierre Mériaux, élu écologiste de Grenoble, ces économies sont largement surestimées. Il cite un document du très sérieux Office Fédéral suisse des Transports (OFT), qui chiffre les économies constatées aujourd'hui sur l'axe du Gothard à 15-20 % seulement.

La divergence entre les deux évaluations s'explique facilement. La ligne du Gothard n'est pas encore une « ligne de plaine » qui seule peut apporter une forte réduction des coûts d'exploitation, puisqu'elle doit encore franchir les Préalpes du Tessin avec des rampes de 2,6 % : le tunnel du Ceneri est encore en construction (il ouvrira fin 2020).

D'autre part, on ne peut comparer qu'avec prudence l'axe du Gothard et celui du Mont-Cenis : le second comporte des rampes de 3 %, la différence avec le Gothard peut sembler mince mais elle a un impact considérable sur les coûts d'exploitation. Des économies de l'ordre de 30 à 40 % sur l'axe du Mont-Cenis grâce au Lyon-Turin, très supérieures aux économies constatées aujourd'hui sur l'axe du Gothard, sont donc tout à fait plausibles.

### Un spécialiste mal informé

Dans son récent ouvrage « Transports : l'ivresse des grands projets », Patrice Salini, ancien haut fonctionnaire présenté par son éditeur comme un spécialiste de la mobilité, traite de manière caricaturale du Lyon-Turin, qu'il met dans le même sac que les canaux à grand gabarit (Rhin-Rhône, Seine-Nord) ou le tunnel sous la Manche (dont il reconnaît cependant l'utilité aujourd'hui...).

« Trop coûteux » : M. Salini, sans le moindre esprit critique, cite le coût total de 26 milliards d'euros qui n'a aucun sens (FNAUT Infos 263).

« Inutile » : M. Salini ignore manifestement, comme tous les opposants au Lyon-Turin, que le trafic des camions à travers les Alpes françaises a recommencé à croître depuis 2013 (d'au moins 12 %, soit 300 000 camions de plus par an). Il ignore aussi que la capacité de la ligne historique de Modane est très inférieure à celle qu'annoncent les opposants, qui prétendent y faire circuler 100 trains de fret par jour (le croisement des trains de fret avec les TGV et les trains de l'autoroute ferroviaire alpine est interdit dans le tunnel de Modane pour des raisons de sécurité).

## La commercialisation du train chez nos voisins

La distribution, c'est-à-dire la vente et ses divers canaux, est un élément-clé du développement commercial des produits et des services, et le transport ferroviaire n'échappe pas à cette loi. Les voyageurs n'ont que des bénéfices à tirer des nouvelles technologies de communication qui viennent enrichir les prestations dont ils peuvent profiter, comme le montrent les trois exemples suivants pris dans trois pays voisins.

### En Allemagne

La Deutsche Bahn développe l'application sur téléphone « Navigator ». Cette application fournit la recherche d'horaires et de trajets ferroviaires, la billetterie et l'information en temps réel sur les services. Les retards sont communiqués en temps réel automatiquement et de manière individualisée, tout comme, si nécessaire, les solutions de réacheminement.

Toujours à la DB, l'application « Comfort Check In » permet au voyageur, depuis sa place à bord du train et avec son téléphone, de valider à distance son billet auprès du contrôleur, qui ne viendra donc pas le déranger en cours de voyage.

Enfin, la DB développe actuellement une application destinée à l'information des personnes à mobilité réduite.

### En Autriche

Les ÖBB ont mis en service la « ÖBB Ticket Shop », qui permet en un seul clic d'acquiescer un titre de transport unique pour les voyages faisant appel à plusieurs modes de déplacement : trains, autocars, mais aussi autobus, métros et tramways.

Le programme « Smart Journey » permet au voyageur de réserver son train et simplement d'embarquer selon la logique « Voyagez d'abord, payez plus tard », le voyageur payant après son voyage, sur la base d'une facturation régulière et détaillée.

### En Grande-Bretagne

La procédure « Delay-Repay », créée sur décision du ministère britannique des transports en tant qu'autorité nationale des chemins de fer, s'applique aux franchises ferroviaires qui desservent le pays et prévoit le remboursement du billet en cas de retard. Ce dispositif généreux s'applique aux retards supérieurs à 15 minutes, quel que soit leur cause : l'excuse de la « force majeure », exonératoire de responsabilité pour les compagnies de transport, ne s'applique donc pas. Le dispositif est obligatoire pour les franchises, c'est-à-dire pour les vingt compagnies - quel que soit le type de service exploité : grandes lignes, régional ou subur-



bain - sous contrat avec le ministère des transports. Les opérateurs en open access peuvent y adhérer s'ils le souhaitent.

Mis tout d'abord en place dans la région de Londres, et applicable également au métro, le système a été étendu à l'ensemble du pays.

Depuis décembre 2016, le remboursement automatique en cas de retard est mis en place, les voyageurs n'ont même plus à en faire la demande.

A partir du moment où il y a retard, le remboursement est directement effectué par virement sur le compte bancaire de l'intéressé par la compagnie qui a transporté le voyageur, non par celle qui a vendu le billet. Le dispositif s'applique également aux abonnements, pour lesquels un barème de remboursement a été établi en fonction du nombre de retards enregistrés sur la période considérée.

Ce dispositif très favorable aux voyageurs et destiné à inciter les compagnies à être ponctuelles, fait justice des arguments des opposants à l'extension du règlement européen sur les droits des voyageurs aux transports ferroviaires régionaux et de banlieue, qui agitent le spectre de la faillite des compagnies si celles-ci devaient être amenées à compenser les retards de leurs trains auprès des voyageurs. Rappelons que sur dix personnes qui prennent le train en Europe, neuf voyagent sur des services publics régionaux ou suburbains contractualisés.

Face aux exemples réussis de commercialisation du transport ferroviaire, on se demande pourquoi la SNCF prend une voie rigoureusement inverse en fermant gares, guichets et boutiques, qui sont les premiers canaux de vente de titres de transport, et comme tels un outil de développement du chemin de fer par la proximité des prestations commerciales offertes aux utilisateurs.

Michel Quidort ■

# Des trains de nuit à grande vitesse en Europe ?

(MD)

**Le trafic aérien s'est considérablement développé depuis une vingtaine d'années en Europe et devrait continuer à croître : est-il possible de l'absorber en partie en développant les services ferroviaires ?**

L'étude réalisée en 2003 par Gérard Ma-thieu et Jacques Pavaux pour la FNAUT a montré que le TGV, principalement sur les axes radiaux, pouvait concurrencer vigou-reusement l'avion, ce qui a été confirmé par l'expérience ultérieurement (FNAUT Infos 120). Nous avons souligné que le train pou-vait aussi concurrencer l'avion sur certains axes transversaux (FNAUT Infos 214 et 266). Le TGV peut-il aussi agir à l'échelle du territoire européen ?

Entre la France et l'Europe, le trafic aérien a été, en 2017, de 86 millions de passagers (pax), en croissance de 6,6 % par rapport à 2017 (FNAUT Infos 266). Les principales destinations ont été l'Allemagne (8,9 M pax), l'Espagne (13,6), la Grande-Bretagne (13,5), l'Italie (11,4), les Pays-Bas (4,2), le Portugal (6,8) et la Suisse (3,3). Plusieurs possibilités sont offertes au rail pour attirer une partie de ces passagers aériens ainsi que les utilisateurs des autocars.

Nous examinons en priorité les trajets entre Paris, principal générateur de trafic intra-européen, et les métropoles étran-gères les plus proches.

## Les trains de jour

C'est essentiellement le TGV de jour qui pourra accentuer la concurrence faite à l'avion sur les distances inférieures à 1 000-1 200 km.

Le réseau des LGV a déjà atteint son optimum en direction de la Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg, mais beau-coup reste à faire pour rapprocher la France des autres pays limitrophes : tunnel de base et accès du Lyon-Turin, LGV Bor-deaux-Espagne et Montpellier-Perpignan, et prolongements de la LGV Rhin-Rhône jusqu'à Lutterbach, de la LGV nord au nord de Londres et de la LGV est au-delà de Strasbourg, vers l'Europe de l'est...

Quand ce programme sera réalisé, les villes de Madrid, Barcelone, Rome, Ber-lin, Hambourg, Munich, Vienne, Glas-gow, Edimbourg... seront aisément ac-cessibles depuis Paris en empruntant des TGV de jour en des temps compris entre 4 et 6 heures.

En l'état actuel du réseau ferré, on peut essentiellement réduire la durée, au-jourd'hui dissuasive, des trajets Paris-Barcelone (FNAUT Infos 258), plombée par le nombre excessif des arrêts intermédiaires.

Ceci étant, des temps de parcours de l'ordre de 5-6 heures ne permettent pas au TGV de capter massivement le trafic aérien, une offre complémentaire de nuit est indispensable.

## Les trains de nuit classiques

Les trains classiques de nuit ont joué un rôle important en offrant de bonnes pres-tations entre Paris et Madrid ou Barcelone (trains-hôtels Elipsos), Rome (le Palatino), Vienne (le Mozart)...

Leur relance n'a rien d'utopique, comme le démontre le succès commercial et économique des trains de nuit internationaux exploités par les ÖBB (voir page 3). En général, le départ doit se faire avant le dîner, ce qui oblige à pré-voir un wagon-restaurant, pour une arrivée en milieu de matinée.

## Des TGV de nuit ?

Des TGV de nuit doivent donc également être envisagés car ils permettraient de couvrir des distances bien plus importantes que les trains classiques (jusqu'à 1 500-2 000 km) ou, dans certains cas, les mêmes distances avec des départs plus tardifs et des arrivées plus matinales, l'horaire idéal du trajet pour un touriste ou un homme d'affaires étant 22h-8h (le petit déjeuner étant pris à la place dans le train, le voyageur peut profiter d'une matinée de travail ou de visite, en bonne forme après une nuit confortable).

Le réseau français des LGV s'étant éten-du depuis 20 ans, il est donc souhaitable, dès maintenant :

- de préciser les marchés potentiels du TGV de nuit au départ de Paris (des arrêts intermé-diaires à Lyon, Bordeaux, Strasbourg peuvent être pertinents commercialement) ;

- d'étudier un matériel pouvant rouler à 250 km/h au moins, garantissant de bonnes conditions de confort et de sécurité, offrant des prestations variées allant du single pour homme d'affaires au siège inclinable, enfin exploitable avec un personnel d'accueil peu nombreux pour que le tarif du TGV de nuit en classe économique reste compétitif avec celui de l'avion à bas coût.

Pour gagner en capacité, on peut imaginer des TGV de nuit à deux étages.

La mobilité à l'échelle européenne s'est beau-coup développée depuis 20 ans par avion, avec des impacts environnementaux insoutenables (FNAUT Infos 266), sa maîtrise est devenue indispensable. Le train ne doit pas rester un mode de transport marginal sur les distances correspondantes : le TGV de nuit est certaine-ment un sujet d'innovation plus réaliste et plus utile que l'Aérotrain ou Hyperloop...

## Des liaisons traversant la France

Des relations à plus longue distance tra-versant la France seraient alors envisageables

entre métropoles européennes, par exemple Londres-Milan-Rome, Francfort-Lyon-Barcelone, Bruxelles-Paris-Madrid...

## Déjà une réalité en Chine

Le TGV de nuit n'est pas une utopie. Il existe en Chine des TGV couchettes à deux étages. Le premier d'entre eux, D318, relie Chengdu à Beijing, il a démarré le 11 janvier 2018. Les voi-tures sont climatisées et équipées de téléviseurs. Chaque siège est conçu comme un comparti-ment indépendant, ce qui protège l'intimité des passagers. Ce nouveau train peut atteindre 250 km/h et transporter 880 passagers.

[http://french.china.org.cn/china/txt/2017-07/03/content\\_41143158\\_2.htm](http://french.china.org.cn/china/txt/2017-07/03/content_41143158_2.htm)



# Analyse de l'actualité des transports

Nous résumons ici l'exposé de Bruno Gazeau, président de la FNAUT, lors de sa conférence de presse du 6 septembre 2018.

## Un été difficile

1 - Après les grèves répétitives à la SNCF, ces mouvements, non conclus ou mal conclus à la SNCF et Air France, pourraient reprendre à la rentrée (les négociations ferroviaires se déroulent désormais au sein des branches et des entreprises, et le dialogue est difficile).

2 - L'information voyageurs s'est améliorée à la SNCF mais, à la SNCF (gare Montparnasse) comme à la RATP (ligne 1 du métro), les pannes se multiplient et se diversifient. La canicule, désormais récurrente, doit être prise en compte dans la conception des matériels et des infrastructures.

3 - Les dédommagements des voyageurs restent insuffisants quand ils existent, et les procédures pour les obtenir sont complexes et dissuasives.

4 - Les nouvelles mobilités connaissent des échecs retentissants. A Paris, Vélib a dû se retirer et son successeur Smoovengo est en difficulté. Autolib a cessé ses activités fin juillet sur un déficit colossal et des procédures judiciaires avec les collectivités locales.

5 - Les automobilistes effectuant de longs parcours ont été bloqués par de gigantesques embouteillages. La hausse du prix du pétrole se poursuit.

6 - La pollution de l'air par les particules fines et l'ozone et le réchauffement climatique se sont aggravés.

## Les réactions du gouvernement

1 - **Les Assises de la Mobilité** ont préparé la future loi sur la mobilité, mais sous forme de débats distincts pour l'aérien, le ferroviaire, les nouvelles mobilités, le fret, les infrastructures. Les Assises se sont peu à peu centrées sur les nouvelles mobilités, et le gouvernement n'a pas précisé comment s'opéraient les arbitrages et la synthèse.

2 - La FNAUT a approuvé beaucoup des dispositions du **Pacte Ferroviaire**, en particulier l'ouverture à la concurrence, la reprise des deux tiers de la dette, les 3,2 milliards/an d'investissement de régénération du réseau ferré (mais il manque un milliard pour la régénération des réseaux TER), le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau. Mais bien des inconnues subsistent (FNAUT Infos 266).

La FNAUT approuve l'organisation prochaine de débats régionaux sur les « **petites lignes** » mais s'inquiète de leur devenir : aucun transfert de lignes aux Régions n'est prévu, et SNCF Réseau semble peu se préoccuper de la faiblesse des crédits inscrits dans les Contrats de Plan Etat-Régions (CPER), trop limités et à l'engagement lent et tardif.

Les CPER négociés avant la signature du contrat de performance de SNCF Réseau n'ont pu intégrer le fait que le gestionnaire de

l'infrastructure se concentre désormais sur les lignes UIC 1 à 6, renvoyant aux CPER la prise en compte des besoins de financement des « petites lignes » UIC 7 à 9.

Le gouvernement a autorisé SNCF Mobilités à commander, pour 3 milliards d'euros, 100 **rames TGV du futur**. Mais cet achat ne doit pas faire illusion (voir notre prochain numéro).

3 - Un grand **appel à projets urbains** est prévu, mais sans enveloppe financière. Il permettrait aux collectivités territoriales d'unifier des modes de déplacement segmentés, de les optimiser et de promouvoir les modes les plus durables, vélo en particulier, en complément du train et des transports urbains.

4 - **L'avenir de la loi sur la mobilité (LOM) est incertain**, qu'il s'agisse de l'annexe « programmation financière des infrastructures », du plan vélo ou encore de l'appel à projets de TCSP urbains : ces orientations restent floues et ne sont pas à la hauteur des enjeux, alors que les engagements du gouvernement en faveur de la mobilité propre le sont davantage.

L'adoption de la LOM est d'autant plus urgente que certaines collectivités locales sont prêtes à se saisir des dispositions légales nouvelles et à prendre des initiatives d'aménagement urbain courageuses (partage de voirie, zones à faibles émissions, TCSP...).

## Des choix plus affirmés pour une mobilité durable et collective sont indispensables

Trois ans après l'adoption de la loi sur la transition énergétique, la contribution du secteur transports au **réchauffement climatique** continue à augmenter. Dans une intervention commune, en mai 2018, les ONG (FNAUT, FNE, FNH, FUB, Greenpeace, WWF) ont dénoncé cette contradiction.

La nécessité de pouvoir disposer d'une voiture dans les zones peu denses, périurbaines et rurales, est évidente. Il en est de même de la nécessité de mieux entretenir un réseau routier qui commence à se dégrader.

Mais les déclarations de Nicolas Hulot et Elisabeth Borne au début de l'été indiquent que c'est à la promotion de la voiture propre qu'une nette priorité est donnée : bonus à l'achat, autorisation de circulation dans les couloirs pour bus, aides à l'installation des bornes électriques...

1 - Ces mesures coûteuses en faveur de véhicules certes plus propres encouragent l'usage et le renouvellement de la voiture individuelle au détriment des mobilités actives et collectives : la priorité n'est pas



Station Autolib (MD)

donnée à une vision forte des mobilités partagées et durables.

A cette priorité à la voiture propre s'ajoute un nième plan autoroutier de 700 millions d'euros quand les dividendes distribués en 2016 aux actionnaires des sociétés autoroutières ont atteint 4,1 milliards d'euros selon l'ARAFER, et alors que le réseau ferré accumule les retards d'investissements et que les grands projets sont reportés.

2 - La vision que le gouvernement a de l'utilisateur (devenu celui qui fait usage des possibilités multiples, physiques et digitales, qui lui sont offertes) doit être revisitée : les nouvelles mobilités doivent s'intégrer dans un cadre ordonné. Les systèmes d'information et de médiation doivent être renforcés.

3 - Par ailleurs le gouvernement ne fait, à aucun moment, état d'une nécessaire évolution des comportements de mobilité, hormis la confiance accordée à l'augmentation du prix des carburants routiers générée par le marché. On reste loin d'une politique volontariste.

4 - Enfin l'Etat doit garantir l'équité entre les modes de déplacement :

- en imposant une transparence entre subvention et défiscalisation ;
- en reconnaissant la notion de coût d'usage et en l'intégrant dans les modèles économiques de chaque mode, en particulier pour la route (hors système autoroutier) ;
- en intégrant le coût des externalités (congestion des voiries, accidentologie, pollution de l'air et bruit, climat).

**En conclusion**, la mobilité n'est toujours pas placée au cœur de la stratégie énergétique, et la nécessité d'évolutions comportementales n'est toujours pas reconnue. La LOM peut et doit s'enrichir de choix difficiles et courageux et bénéficier d'arbitrages financiers clairs. Ces arbitrages doivent :

- réserver les investissements aux projets compatibles avec les engagements climatiques de la France ;
- orienter les comportements vers les mobilités collectives et durables ;
- s'appuyer sur une politique fiscale qui tienne compte des coûts d'usage et des coûts externes, à commencer par les transports routiers et aériens.

# La catastrophe de Gênes

(Wikipedia)

**La catastrophe de Gênes doit pousser la France sauvegarder toutes ses infrastructures de transport, insuffisamment entretenues. Tous les usagers des transports, quel que soit le mode choisi, doivent pouvoir se déplacer en sécurité.**

Le 14 août dernier, le viaduc autoroutier Morandi s'est effondré à Gênes, faisant plus de 40 victimes et de nombreux blessés.

Immédiatement, les responsabilités possibles de ce drame ont été recherchées : une erreur de conception de l'ouvrage (pourtant présenté, lors de son inauguration en 1967, comme un triomphe de l'ingénierie italienne), un manque d'entretien par la société concessionnaire, une surveillance trop distante par l'Etat italien.

Le débat s'est politisé, la Ligue du nord accusant Bruxelles d'avoir freiné les investissements italiens (alors que la Commission a versé 2,5 milliards pour la période 2014-2020 à l'Italie pour son réseau autoroutier), le mouvement M5\*, afin de faire oublier qu'il s'était opposé au doublement du viaduc par un nouvel ouvrage « inutile », accusant quant à lui l'Etat italien.

Une autre cause possible a été plus rarement citée : le vieillissement accéléré du viaduc sous l'effet de l'explosion du trafic routier, en particulier celui des camions ; comme l'a rappelé l'Humanité, 4 000 camions venant du port de Gênes utilisaient le viaduc chaque jour. Cette explication, au moins partielle, a été développée par Dominique Bussereau, ancien ministre des Transports, et par Julien Bayou, porte-parole d'EELV. La FNAUT ne s'est évidemment pas prononcée sur les causes de l'effondrement du viaduc.

La catastrophe de Gênes doit cependant pousser la France à mieux entretenir ses infrastructures de transport, elles aussi mal entretenues.

## 1 - Toutes les infrastructures sont concernées : routières et ferroviaires.

Tous les usagers des transports, quel que soit le mode choisi (par choix ou trop souvent par nécessité) - automobilistes, chauffeurs routiers, usagers du train et personnel roulant - doivent pouvoir se déplacer en sécurité.

Rappelons cependant que c'est le réseau ferré qui est aujourd'hui dans l'état le plus préoccupant (les trains sont ralentis sur 5 300 km de lignes, des lignes sont fermées au détriment du maillage du réseau ferré). Le drame de Gênes ne doit pas faire oublier l'accident survenu à Brétigny en juillet 2013, qui a fait 7 victimes et 70 blessés.

Il est regrettable que, contrairement à d'autres responsables politiques (Dominique Bussereau, la ministre, le sénateur Hervé Maurey), Philippe Duron, président

du Conseil d'Orientation des Infrastructures, n'ait évoqué que les routes et autoroutes dans ses interventions. Rappelons que sa commission a recommandé de reporter aux calendes la construction de l'accès français au tunnel de base du Lyon-Turin et celle de la LGV Montpellier-Perpignan (FNAUT Infos 263 et 264)...

## 2 - Ce sont essentiellement les camions qui dégradent les routes.

Les camions sont impliqués dans une part notable des accidents (14 % des tués), de la pollution de l'air, de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre (20 %) de la route, et ce sont essentiellement eux qui dégradent les routes (l'usure des routes est proportionnelle à la puissance 4 de la charge à l'essieu ; la fragilisation des ponts semble plutôt liée au PTR, ou poids total roulant autorisé, des camions).

L'autorisation de la circulation des camions de 44 tonnes, votée par le Parlement en février 2012 puis confirmée par le ministre PS Frédéric Cuvillier le 4-12-2012, a aggravé la situation (sans parler des surcharges fréquentes). Le ministère de l'Ecologie avait pourtant averti le gouvernement Ayrault : cette décision « accélérerait l'usure et le vieillissement des chaussées, et générerait des coûts de remise en état très importants à la charge de la collectivité ».

## 3 - Les transporteurs routiers doivent financer l'entretien des routes.

L'abandon de l'écotaxe en 2014 par Ségolène Royal et le gouvernement Valls a été catastrophique (FNAUT Infos 254), il a privé l'Etat de plusieurs milliards d'euros par an, nécessaires à l'entretien des voies ferrées et des routes nationales non concédées (sans parler des niches fiscales dont bénéficiaient déjà les transporteurs routiers, environ un milliard par an : remboursement partiel de la TVA sur le gazole, suppression de la taxe à l'essieu).

Son remplacement par une vignette temporaire, envisagé par la ministre, qui refuse le retour de l'écotaxe pourtant réclamé par de nombreux élus et associations, est insuffisant et inadapté : une vignette ne dépend pas du kilométrage parcouru, contrairement à l'usure des routes, aux nuisances et aux émissions de gaz à effet de serre.

Les autocaristes doivent contribuer eux aussi au financement de l'entretien des routes : les cars Macron auraient-ils le même succès s'ils étaient soumis à une éco-

taxe qui obligerait les transporteurs à augmenter leurs tarifs ?

## 4 - Tous les usagers de la route doivent contribuer à son financement.

L'effort financier à consentir est énorme et l'entretien du réseau routier risque d'entraver le financement des transports publics (modernisation du réseau ferré classique, création d'infrastructures nouvelles : TCSP urbains, lignes nouvelles voyageurs et fret).

La FNAUT estime donc légitime une participation des automobilistes à l'entretien des routes, au même titre que les usagers du rail contribuent au financement de la maintenance du réseau ferré. La ministre a laissé entendre qu'elle envisage une telle participation : il faudra trouver des ressources solides et pérennes, et « privilégier, chaque fois que c'est possible, le paiement par l'utilisateur ou par le bénéficiaire final des projets ». C'est l'intérêt bien compris des automobilistes : elle garantit en effet la sécurisation des routes, une moindre circulation de camions et une meilleure fluidité du trafic. En 2012, Terra Nova avait déjà proposé le retour de la vignette automobile.

## 5 - Une vision à long terme des transports est indispensable.

Il faut éviter de donner à la route le monopole absolu du transport du fret, elle assure déjà 90 % du trafic, bien au-delà de son domaine de pertinence : un rééquilibrage en faveur du rail est indispensable, en particulier pour que la France se dégage de sa dépendance pétrolière et respecte ses engagements relatifs au changement climatique.

## La FNAUT a donc demandé au gouvernement :

- de définir un programme d'entretien de toutes les infrastructures (la ministre s'est engagée à le faire) ;
- de prévoir une participation financière de tous les usagers de la route ;
- d'arrêter l'extension du réseau routier (autoroute Castres-Toulouse, contournements de Strasbourg, Rouen, Grenoble, Arles...) qui facilite la circulation des camions ;
- et de relancer les investissements ferroviaires - lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan, contournement de Lyon (CFAL), autoroutes ferroviaires, rénovation des lignes capillaires... - permettant au rail d'absorber une part significative des trafics routier et aérien.

## Lyon-Turin (suite 2)

## Un ministre approximatif

Le nouveau ministre italien des Transports, Danilo Toninelli, membre du mouvement antisystème M5\* opposé à la liaison Lyon-Turin et plus généralement à la grande vitesse ferroviaire, est brouillé avec les chiffres.

Selon lui, on a dépensé en moyenne 28 millions d'euros (M€) par km de LGV en Italie contre seulement 12 en Allemagne et 15 en France. L'ordre de grandeur des coûts kilométriques est correct pour l'Italie et la France, mais... sous-estimé d'un facteur 5 à 7 pour l'Allemagne : à titre d'exemple, la LGV Stuttgart-Munich a coûté 49,7 M€ et la LGV Erfurt-Bamberg (page 3) 90 M€.

Le ministre confond le coût du tunnel interfrontalier du Lyon-Turin avec le coût global de la liaison (tunnel + accès français et italiens) et, pour ce dernier, il reprend sans la moindre vérification, le coût annoncé par les opposants : 26 milliards d'euros (FNAUT Infos 263).

Il ne comprend pas pourquoi l'Italie finance 35 % du coût du tunnel interfrontalier alors que la France n'en finance que 25 % alors que la plus grande partie du tunnel se situe du côté français de la frontière : il ignore que cette différence de traitement a été acceptée par l'Italie pour compenser le fait que les accès français au tunnel sont beaucoup plus longs et coûteux que les accès italiens.

Enfin, il affirme sans preuves que les échanges commerciaux entre l'Italie et la France sont en « déclin constant » depuis 20 ans alors que la France est le 2<sup>e</sup> client et le 2<sup>ème</sup> fournisseur de l'Italie après l'Allemagne : 70,6 milliards d'euros d'échanges en 2016.

## Comédie à l'italienne

Le lundi 23 juillet, le ministre déclare : « pour ne pas provoquer de dommages économiques à l'Italie, il n'est pas question de stopper le Lyon-Turin mais de l'améliorer ; si le M5\* avait été au pouvoir auparavant, le projet n'aurait pas été conçu de manière aussi chère et impactante ». Il condamne par ailleurs les violences des anti-Lyon-Turin (NoTAV). Ces propos ont provoqué la colère des NoTAV. Le M5\* ne voulant pas se couper de sa base militante et étant déjà affaibli par le poids croissant de la Ligue du nord, favorable au projet, le ministre a dû procéder à un rétropédalage drastique. Il estime aujourd'hui que le Lyon-Turin est « un gigantesque gaspillage d'argent public » et promet de le renégocier avec la France. Matteo Salvini, chef de la Ligue du nord, a alors fait savoir que son parti était d'un avis opposé. Et les milieux économiques italiens sont intervenus dans le même sens.

## Confusion

**L'ex-ministre Nicolas Hulot s'est insurgé sans nuances contre les lobbies et a mis en cause le libéralisme du gouvernement, incompatible selon lui avec l'écologie. Ces dénonciations un peu trop faciles prêtent à confusion.**

1 - Ce n'est pas l'existence des lobbies qui doit être critiquée. Quels qu'ils soient, leur existence est légitime et nécessaire au fonctionnement de la démocratie dès lors que les exigences de la Haute Autorité pour la Transparence de la vie politique sont strictement respectées.

Nicolas Hulot aurait dû expliquer qu'il y a plusieurs sortes de lobbies : ceux qui défendent des intérêts particuliers et ceux qui, comme la FNAUT (dont il n'a jamais recherché le soutien, elle ne siège pas au Conseil national de la transition écologique), défendent l'intérêt général, par exemple le climat.

L'ex-ministre aurait dû dénoncer l'énorme disparité des moyens financiers des lobbies, mais il ne s'en est jamais préoccupé : le manque de moyens de bien des associations telles que la FNAUT est pourtant criant (les associations agréées de consommateurs ne peuvent solliciter le mécénat d'entreprises comme le font FNE ou FNH).

2 - Ce n'est pas l'existence des lobbies qui doit être mise en cause, mais les conceptions

erronées des décideurs politiques (« quand la route va, tout va »), leur manque de courage face aux lobbies et leur électoralisme.

3 - L'écologie est-elle vraiment incompatible avec le libéralisme ? Bien des décisions nécessaires n'exigent pas la remise en cause de notre système économique, elles ne demandent que du courage politique.

La réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires en est un exemple typique : elle a été imposée par un Premier ministre courageux et lucide qui n'a pas craint d'affronter le lobby des automobilistes et des politiciens de tous bords qui prétendent les défendre.

Réduire la vitesse à 120 km/h sur les autoroutes, ce qui provoquerait d'importantes économies de pétrole importé, n'a rien à voir avec le système économique : la Suisse libérale et l'Espagne socialiste l'ont fait !

Enfin, faire payer à chaque mode ce qu'il coûte à la collectivité, comme le préconise la FNAUT, c'est du vrai libéralisme ; subventionner la route et l'avion, comme on le fait en France, c'est une forme de dirigisme.

La Suisse est un pays plus libéral que la France, mais nos voisins ont leur écotaxe poids lourds, la RPLP, depuis 2001. En France, les gouvernements Ayrault et Valls ont reculé face... aux lobbies.

Jean Sivardière ■

## Qui veut la mort du train en Roussillon ?

**Suite à l'accident d'autocar survenu à un passage à niveau de Millas, le 14 décembre 2017, tuant 6 collégiens et en blessant 14 autres, sur la ligne Perpignan - Villefranche-de-Conflent, plus aucun train ne circule sur cette ligne depuis plus de six mois.**

Une pétition a même été lancée pour ne plus jamais revoir des trains sur cette voie ferrée électrifiée ! Pourtant cette ligne de 47 kilomètres avait été modernisée en 2006 et constitue pour la vallée de la Têt et Prades, un axe économique important.

De plus, elle permet la correspondance avec le Train jaune à Villefranche-de-Conflent et donne accès à la Cerdagne. En maintenant fermée cette ligne, on tue également le Train jaune qui, depuis le 1<sup>er</sup> février 2002, est inscrit par l'UNESCO au Patrimoine mondial de l'humanité.

Pourquoi après des accidents quelquefois encore plus graves sur route (Laffrey, 43 morts en 1973 et 29 en 1975 ; Libourne, 42 morts en 2015) ou sur autoroute (Beaune A6, 43 morts ; Drôme A7, 3 morts en 2018), ces infrastructures sont-elles rouvertes à la circulation le plus rapidement possible ? Pourquoi après un accident similaire sur un passage à niveau à Allinges (7 morts et 24 blessés) en Haute-Savoie le 2 juin 2008, la voie ferrée a été remise en service très rapidement ?

Pourtant le train est reconnu comme le transport collectif le plus respectueux de notre planète ! Qu'attendent l'Etat et la SNCF pour rétablir la circulation des trains et sauver ainsi la saison touristique dans la vallée du Têt et en Cerdagne ? Ils pourraient mettre en adéquation leurs discours sur la protection de la nature, la défense de la ruralité et la solidarité entre les territoires, qu'ils prônent si souvent dans leurs déclarations fracassantes mais qu'ils ignorent dans leur action !

A moins qu'ils ne profitent de cet accident dramatique pour mener à bien leur entreprise meurtrière de démolition du réseau ferroviaire régional et des territoires ruraux en provoquant en même temps une augmentation de l'accidentologie routière et une dégradation de l'environnement !

Jean-Pierre Wolff, professeur à l'Université de Toulouse Jean Jaurès ■

## Le cri du cœur !

Selon Damien Beffara, maire PS de Millas et vice-présidente du conseil départemental des Pyrénées-Orientales : « on peut comprendre que la voie ferrée soit maintenant fermée, mais pour la route, c'est inconcevable ». Droite, gauche : une même idée fixe, la route.

# Le train à hydrogène : une solution miracle ?



## Le plan Hulot pour l'hydrogène

**Le plan Hulot, visant à stimuler l'usage de l'hydrogène propre lors des déplacements, est séduisant mais trompeur.**

Rouler à l'hydrogène permet de ne pas polluer l'air urbain, puisque c'est uniquement de la vapeur d'eau qui sort du pot d'échappement.

De plus, contrairement aux énergies renouvelables, dont la production est intermittente, l'hydrogène peut être stocké durablement et à grande échelle, et servir de carburant dans tous les véhicules à moteur électrique équipés de piles à combustible : voitures, trains, camions, véhicules utilitaires légers, bateaux, avions, autobus, tramways, vélos à assistance électrique...

Cependant, s'il est en théorie inépuisable, l'hydrogène n'est pas une source d'énergie, c'est un vecteur d'énergie : il doit donc être produit, puis transporté et stocké sous pression, avant d'être utilisé.

S'il dérive de composés fossiles, ce qui est le cas général, 10 kg de CO<sub>2</sub> sont dégagés par kg d'hydrogène. C'est pourquoi le plan Hulot (100 millions d'euros) veut porter à 10 % sa part de production « verte », par électrolyse de l'eau et uniquement à partir d'énergies renouvelables (photovoltaïque, éolienne). Mais le plan ne dit rien sur le coût très élevé de ce mode de production.

D'autre part, l'objectif du plan Hulot, qui veut faire de la France « le leader mondial de l'hydrogène », est très modeste (5 000 voitures et 200 camions à hydrogène propre en 2023), trop orienté sur les véhicules routiers et insuffisamment vers les transports collectifs.

La Chine (où circulent déjà 1 000 bus à hydrogène) est le seul pays au monde à faire circuler un tramway à hydrogène : un réseau de stations de distribution d'hydrogène, très coûteux, n'est pas nécessaire dans ce cas. Plus de 5 000 voitures à hydrogène (Toyota Mirai) circulent en Californie et 4 000 au Japon, mais seulement quelques-unes en France dont 50 taxis parisiens : le réservoir est rempli en 3 minutes (pour un coût de 50 euros offrant une autonomie de 500 km).

### Un plan écologique ?

Comme la voiture électrique, une voiture à hydrogène est aussi encombrante qu'une voiture thermique : une voiture est toujours une voiture, son usage généralisé est inadapté à la ville.

Selon une étude récente de l'ADEME, l'impact climatique de la voiture électrique est dû à 75 % à la fabrication du véhicule et de la batterie, non à sa traction. Or, comme le train i-lint, la voiture à hydrogène nécessite une batterie pour assurer les fortes variations de puissance nécessaires.

**Alstom a dévoilé en septembre 2016 son train à hydrogène Coradia i-Lint. Le train sera mis en service dans la banlieue de Hambourg. Objectif : renouveler un parc d'autorails vieillissant, le rendre plus propre et éviter des électrifications non rentables.**

Les piles à combustible sont disposées sur le toit du train, l'oxygène de l'air s'y combine à l'hydrogène stocké lui aussi sur le toit, sous pression de 350 bars (180 kg d'hydrogène sont stockés sur chaque train) ; la réaction, inverse de l'électrolyse de l'eau, fournit de l'énergie électrique.

Selon Alstom, les performances d'i-Lint sont comparables à celles d'un train diesel : il peut rouler à 140 km/h avec 300 voyageurs à bord ; son impact environnemental est négligeable car il n'émet que de la vapeur d'eau ; son coût de fonctionnement, stations de recharge en hydrogène comprises, ne dépasserait pas celui d'un train diesel.

Le train sera mis en service dans la banlieue de Hambourg. Objectif : renouveler un parc d'autorails vieillissant, le rendre plus propre et éviter des électrifications non rentables.

« Nous sommes à l'aube d'une nouvelle ère », selon Alstom, qui a obtenu pour son train « 100 % écologique » un trophée de l'avenir Europe 1. Prêts à sauter sur la moindre nouveauté, des élus s'enflamment, tels Benoît Simian, député LREM de Gironde, qui propose d'utiliser i-Lint sur la ligne du Médoc et la ligne Pau-Bedous.

### Les limites

1 - L'hydrogène est a priori un bon carburant : sa densité d'énergie est de 120 MJ/kg contre 43 MJ/Kg pour le gazole mais, même sous pression ou liquéfié, il occupe un volume important. À l'état liquide, sa masse volumique n'est que de 0,07 kg/litre contre 0,8 pour le gazole, mais la production du liquide est beaucoup plus coûteuse que celle du gaz. Il faut donc 8 à 10 fois plus de volume pour stocker la même énergie qu'avec le gazole. Les réservoirs d'hydrogène occupent un volume notable sur les toits des voitures, et l'autonomie du train reste limitée à 1 000 km sur des lignes à faibles rampes.

2 - Des batteries lithium-ion puissantes, dont la fabrication est très polluante, sont nécessaires car la puissance des piles est insuffisante au démarrage et sur les fortes rampes. Ces batteries se rechargent sur le réseau électrique et récupèrent l'énergie de freinage.

Malgré la présence de ces batteries, i-Lint reste inadapté aux petites lignes françaises souvent situées dans des zones

de montagne (Massif central, étoile de Veynes, Pau-Bedous...), sur lesquelles l'automoteur X 73500 offre des performances satisfaisantes : i-Lint ne convient qu'aux lignes de plaine du nord de l'Europe.

3 - Le train i-Lint est-il vraiment « zéro émission » ? L'hydrogène n'existe pas à l'état naturel et doit être produit à partir de composés contenant l'atome H (eau, hydrocarbures).

Il existe deux méthodes pour obtenir de l'hydrogène. L'électrolyse de l'eau est très énergivore et coûteuse, et ne fournit un hydrogène « propre » que si l'électricité utilisée est produite à partir de sources renouvelables ou est d'origine nucléaire, donc produite avec peu d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Une deuxième méthode est le reformage du gaz naturel, du pétrole ou du charbon à la vapeur d'eau. Mais elle génère du CO<sub>2</sub>. C'est actuellement le procédé nettement le plus économique, donc le plus utilisé. En 2015, 96 % de l'hydrogène était produit à partir de produits fossiles. On est donc bien loin d'une production « zéro émission ».

4 - Enfin le coût d'exploitation d'i-lint est élevé alors qu'il s'agit d'exploiter les petites lignes économiquement. Les piles et les batteries utilisent des métaux coûteux et rares (lithium, platine). La durée de vie des batteries est faible. Le cas de l'Allemagne est particulier : l'hydrogène y est un excédent de l'industrie chimique produit avec de fortes émissions de CO<sub>2</sub> et revendu à très bas prix.

5 - La filière du gaz naturel (GNV) semble nettement plus prometteuse que celle de l'hydrogène (facilité de stockage, performances, coût et même propreté) et mieux adaptée à une exploitation économique des petites lignes françaises, non électrifiées.

Il faudra suivre de près l'expérimentation d'i-Lint en Allemagne. La faible densité énergétique volumique de l'hydrogène restera un handicap, mais des progrès sont sans doute possibles sur la production « verte » de l'hydrogène, et sur le rendement des piles à combustible et des batteries. Il serait cependant risqué aujourd'hui d'affirmer que ce train remplacera tous les autorails et locomotives diesel et signera la fin des électrifications.

Jacques Ottaviani et Claude Jullien ■

# Hyper-entourloupes et autres innovations à la mode

Les projets Hyperloop fleurissent dans le monde, y compris en France. Et d'après le promoteur de ce « train du futur », le milliardaire Elon Musk, on voyagera à 1 200 km/h dans ces « capsules » en forme de suppositoires dès la prochaine décennie. L'Usine Nouvelle, dont nous résumons ci-dessous l'article du 25 mai 2018, confirme le scepticisme de la FNAUT (FNAUT Infos 259).

## Bientôt en France !

Deux sociétés travaillent en France sur des projets Hyperloop : la canadienne Transpod à Limoges et l'américaine HTT à Toulouse. Transpod travaille sur la transmission de puissance aux capsules, un des points critiques étant de pouvoir transférer du courant en continu sans fil. HTT assure « avoir déjà surmonté tous les obstacles technologiques pour construire un Hyperloop confortable et sécurisé ». Une ligne coûterait 30 % moins cher qu'une LGV, affirme catégoriquement HTT, sans apporter la moindre preuve.

Le concept Hyperloop, lancé par le milliardaire américain Elon Musk en 2013, a libéré les imaginations : on envisage des liaisons Bastia-Cagliari en 40 minutes (pour quel trafic ?), Limoges-Paris en moins de 30 minutes, Paris-Marseille en 45 minutes, Lyon - Saint-Etienne en 8 minutes...

N'ayant peur de rien, Vincent Léonie, maire adjoint UDI de Limoges et président de l'association Hyperloop Limoges, imagine même une ligne Toulouse-Limoges-Paris prolongée vers Barcelone et Francfort : « nous défendons le désenclavement par notre intelligence », dit-il fièrement. Il continue quand même à réclamer la LGV Poitiers-Limoges...

Les écologistes d'Occitanie dénoncent « une entourloupe financière, technique et écologique », et le lobbying intense de ses promoteurs pour obtenir des fonds publics.

Selon un ingénieur, « s'il y avait un trou dans un tube, il y aurait une dépressurisation totale et le choc serait terrible ; que faire si des voyageurs sont bloqués dans une capsule par une panne ? un être humain peut-il supporter le confinement dans un tube opaque à 1 200 km/h? ». Jean-Pierre Audoux, délégué général de la Fédération des industries ferroviaires (FIF), parle même d'une « vaste plaisanterie ».

Conclusion de l'Usine Nouvelle : les dates de mises en service (2021 selon certains) sont « totalement irréalistes » : « il faut se demander s'il y a une place entre l'avion et le TGV » (consommation d'énergie inconnue, débit 3 fois plus faible que celui du TGV, pas de raccordement aux réseaux classiques de transport), « les coûts annoncés sont farfelus et rédhibitoires », « freins économiques, environnementaux et technologiques laissent à penser que ce nouveau mode de transport relève plutôt de l'utopie ».

Selon l'universitaire Alain Vidalenc, « la France est vraiment le dernier pays où Hyperloop pourra voir le jour ».

Elon Musk a un projet de tunnels sous Los Angeles qui pourrait être un tremplin pour Hyperloop.

La société Hyperloop One affirme que ce train pourrait relier, en 29 minutes, New York à la capitale fédérale Washington, distante de 330 km. L'entreprise, qui a reçu le soutien du milliardaire britannique Richard Branson, travaille également sur un prototype de train subsonique circulant dans un tube basse pression spécifique au fret. Elle a réussi à convaincre de gros investisseurs comme DP World, l'exploitant portuaire de l'émirat de Dubaï.

Mais on n'arrête pas le progrès ! Alors qu'Hyperloop doit se déplacer à 1 200 km/h, une performance assez minable, les Chinois conçoivent déjà un « train » qui roulera à 1 500 km/h.

## Le Chicago Express Loop



(The Boring Company)

Autre engin imaginé par Elon Musk, le « Chicago Express Loop » reliera dès 2021 le centre de Chicago à l'aéroport O'Hare. Il transporterait les passagers dans des voitures de 8 à 16 places à sustentation magnétique, qui circuleront dans des tunnels à une vitesse pouvant aller jusqu'à 150 miles/h (240 km/h).

Le trajet de 20 miles (32 km) ne durera que 12 minutes grâce à ces « patins électriques autonomes ». Le trajet par taxi dure actuellement en moyenne une heure, voire plus en cas de gros embouteillages.

« Chicago nous donne l'opportunité de montrer que cette invention peut être utile, économiquement viable et déployée à grande échelle ».

The Boring Company, entreprise spécialisée dans le creusement de tunnels et créée par Elon Musk, est chargée de la réalisation. Le coût de cet ambitieux projet, évalué à environ 1 milliard de dollars, devrait être supporté en grande partie par The Boring Company, la ville de Chicago ayant expressément exigé que le financement provienne de fonds privés. L'argent nécessaire pour financer le projet sera aisément levé car « les perspectives économiques sont assez irréfutables », le prix d'un voyage sera la moitié de celui d'une course en taxi du centre à l'aéroport.

## Retour de l'aérotrain ?



(spacetrain.fr)

Signalé par l'Usine Nouvelle, Spacetrain est un projet concurrent d'Hyperloop et du TGV, qui reprend celui de Jean Bertin pour relier Paris à Orléans (navette sur coussin d'air, moteur à induction, rail en béton) et abandonné en 1977.

Selon la start-up qui en est le promoteur et espère lancer une navette d'essai en 2020, « aujourd'hui, avec la modernisation des technologies, ce projet avant-gardiste arrive à maturation », une première ligne commerciale pourrait ouvrir en 2025. Space train (250 voyageurs, 540 km/h) vise une implantation sur des trajets de moyenne distance, jusqu'à 300 à 400 km, tels que Paris-Rouen - Le Havre, Paris-Orléans, Lyon - Clermont-Ferrand ou Montpellier-Toulouse.

Une fois de plus, on voit apparaître un projet technique lancé avant une analyse des besoins des voyageurs. Spacetrain est un concept à peine moins irréaliste qu'Hyperloop.

SpaceTrain tacle volontiers son rival Hyperloop en expliquant - avec pertinence - que personne ne connaît son coût réel d'infrastructure comme d'exploitation : ses partisans arriveront vite à la même conclusion à propos de leur propre « innovation ».

Les raisons de l'échec de l'Aérotrain restent valables :

- qu'il s'agit d'une version interurbaine (une liaison Paris - Le-Havre en 17 minutes) ou d'une version urbaine (une liaison Paris-Roissy en 5 minutes) analogue à celle qui avait été décidée en 1974 pour l'itinéraire La Défense - Cergy-Pontoise puis rapidement abandonnée, il faudra forcément construire des sections souterraines et la facture explosera au-delà des prévisions ;

- une consommation énergétique prohibitive qui avait justifié le choix de la version électrique du TGV ;

- des modules de faible capacité.



## Avions supersoniques

Le constructeur américain Boom envisage une nouvelle génération d'avions supersoniques pour les super-riches fréquentant le salon aéronautique de Farnborough. Soutenus par le soi-disant « champion du climat » Richard Branson, ces avions accéléreraient le changement climatique. Ils émettraient 5 fois plus de CO<sub>2</sub> que les avions réguliers et détruiraient la couche d'ozone. Un seul vol supersonique réchaufferait la planète autant que 660 voitures circulant pendant un an (source : T&E).

## Et voici l'EVTOL

Le motoriste Rolls-Royce, deuxième fabricant mondial de moteurs d'avions, vient de présenter l'EVTOL, futur véhicule électrique capable de décoller et d'atterrir à la verticale. En vitesse de croisière, les hélices situées sur les ailes se replient pour réduire la traînée ainsi que le bruit en cabine, l'engin utilisant alors ses deux hélices arrière pour la poussée. « Le design pourrait être adapté pour les transports individuels, les transports publics, la logistique ou des applications militaires, et repose sur des technologies existantes ou en cours de développement », explique Rolls-Royce. L'entreprise britannique compte lancer son prototype en 2020. Il s'agira d'un modèle hybride : une turbine à gaz produira l'électricité destinée à alimenter six propulseurs électriques « conçus pour avoir un profil à faible bruit ».

L'EVTOL devrait transporter quatre à cinq personnes à bord, et atteindre une vitesse de 400 km/h, sur une distance de 800 km d'ici 4 à 5 ans. L'entreprise n'a pas précisé si son modèle volera de manière autonome. Elle vise une utilisation commerciale d'ici 3 à 5 ans. En parallèle, elle étudie un modèle tout électrique pour les circuits urbains.

## Elus rêveurs

Selon Vincent Léonie, premier adjoint UDI au maire de Limoges, où la société Transpod veut construire une ligne d'essai (voir page précédente) : « Hyperloop est ce projet innovant et capable de bra-

quer les projecteurs du monde entier sur notre région ».

L'association Alcaly, qui regroupe plus de 100 collectivités opposées à l'autoroute A 45, préconise le renforcement des dessertes TER Lyon - Saint-Etienne, mais aussi « l'approfondissement des initiatives visant à concrétiser les projets ambitieux du transport de demain (covoiturage, transport par câble, hyperloop...) qui apparaissent infiniment plus raisonnables ».

Mieux vaut augmenter la capacité du TER que miser sur le covoiturage, aléatoire et de faible capacité, ou sur des techniques aventureuses...

Hyperloop et Spacetrain n'ont qu'une fonction : détourner l'attention des vrais problèmes et capter de l'argent public en faisant miroiter des performances hallucinantes pour un coût kilométrique 3 à 4 fois inférieur à celui d'une LGV à des esprits crédules ou en mal de notoriété, aisément fascinés par ce qui est nouveau et hyper-technologique, et volontiers enclins à dénigrer la technique ferroviaire.

## Un concept révolutionnaire dans l'intermodalité

Pendant que les citoyens étouffent et respirent un air pollué, les innovateurs innovent. Le cabinet français d'ingénierie et de conseil en technologies Akka a trouvé la solution pour supprimer la galère des transferts entre aéroport et gare ferroviaire, très pénalisante pour les voyageurs : le train-avion. C'est le « concept » Link&Fly.

La cabine de l'avion serait détachable, elle quitterait l'avion porteur à l'arrivée et poursuivrait le voyage sur rails, « comme un tramway ou un RER », ou sur route, comme un autocar. L'idée, déjà explorée par l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) sous le nom de Clip-Air, serait aussi applicable au transport du fret. Akka travaille déjà avec Airbus et Renault.

Selon Markus Leutert, responsable de la communication d'Akka : « le flux de passagers dans les aéroports est en croissance constante et les structures aéroportuaires ne sont pas extensibles à l'infini ». Akka ne précise pas comment la circulation de l'engin pourrait s'intégrer dans la grille horaire d'un RER.

## Brèves

### Priorité à la voiture !

Face aux bouchons liés aux travaux de création du BHNS et à la grogne des automobilistes qui en résulte, Alain Gest, président LR d'Amiens-Métropole, et Brigitte Fouré, maire UDI d'Amiens, ont décidé d'ouvrir à la circulation des voitures et des deux-roues motorisés certaines voies réservées aux autobus et aux vélos pour tenter de rétablir la fluidité de la circulation dans le centre d'Amiens : une méthode originale pour inciter les automobilistes à changer de comportement et à se reporter sur le vélo et le futur BHNS... En temps ordinaire, circuler dans un couloir de bus vaut une amende de 4ème classe, soit 135 € (90 € en cas de paiement immédiat).

### Projet inadapté

La Fédération européenne des cyclistes (ECF) proteste contre le projet de la Commission européenne d'imposer une assurance pour les vélos à assistance électrique (VAE). Un VAE n'est pas un véhicule à moteur, mais un vélo qui fournit une aide légère pendant que l'utilisateur pédale. Dans tous ses textes réglementaires, l'UE sépare clairement les VAE des véhicules motorisés. L'application de ce projet provoquerait un arrêt significatif du développement de ce mode de déplacement compte tenu de la complication et des coûts supplémentaires imposée aux usagers.

### Concurrence

Le transport ferroviaire à grande vitesse n'est pas encore ouvert à la concurrence en France et en Espagne. Selon la Cour des comptes européenne, en Italie et en Autriche, où il y a concurrence entre les opérateurs, les services étaient, en 2018, plus fréquents et de meilleure qualité, tandis que les prix des billets étaient moins élevés.

### Congrès 2018 de la FNAUT

Le 21<sup>e</sup> congrès de la FNAUT aura lieu à Bordeaux les 5, 6 et 7 octobre 2018. Il sera organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine. Débat prévu avec Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau. Inscription et programme : voir FNAUT Infos 266, pages 7 et 8, ou sur le site de la FNAUT : [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr).

### 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°267  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
Av de la Plage - 86240 Ligugé

**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](mailto:contact@fnaut.fr)  
Internet : <https://www.fnaut.fr>

## Le TGV demain... et aujourd'hui

La SNCF vient de commander, avec l'aval de l'Etat, 100 rames de « TGV du futur » qui circuleront dès 2023, pour 3 milliards d'euros. La décision laisse penser que l'avenir du TGV est bien assuré mais ne doit pas faire illusion... Certes ces rames seront moins coûteuses (achat, entretien), plus capacitaires et permettront des gains de productivité.

Mais l'augmentation de capacité incitera la SNCF à réduire les fréquences des dessertes au détriment des voyageurs et des territoires, y compris sur les grandes lignes radiales, accentuant ainsi un malthusianisme de l'offre typiquement français, contraire à la pratique de tous les autres réseaux européens. Dès 2019, la SNCF envisage des suppressions de liaisons TGV (Metz-Nice, Strasbourg-Marseille via Lons) et une contraction de l'offre entre Paris et Grenoble, Annecy, Chambéry, Lyon, Nice.

Or la ministre des Transports, affirmant l'importance de l'équité entre territoires, s'est engagée à maintenir la desserte des villes moyennes par des TGV sans correspondance, par péréquation financière comme dans l'aérien, voire par conventionnement.

Il est donc urgent que le schéma des liaisons TGV et Intercités soit présenté au Parlement, comme cela était prévu par la loi ferroviaire du 4 août... 2014, puis à nouveau par le Pacte ferroviaire du 27 juin 2018 (articles L. 2121 - 1. et 2.). Ce Pacte vise le développement du secteur ferroviaire, et conforte le rôle de l'Etat en tant qu'autorité organisatrice des services voyageurs d'intérêt national : il doit donc être immédiatement et intégralement appliqué.

C'est maintenant que le Gouvernement et le Parlement doivent prendre leurs responsabilités, et que les usagers vont savoir si la réforme est un succès, ou un échec si on laisse aussi se dégrader les relations province-province, paradoxalement les plus porteuses de développement dans l'aérien.

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

## Sommaire

La démarche PDU à relancer	2-3
RER, tramway, BHNS	4-5
Les coupures urbaines, le stationnement des motos et scooters	6
La gratuité des transports urbains, une fausse bonne idée	7-9
Le péage urbain	10-12

## Déplacements urbains Bonnes idées et fausses bonnes idées

Dans cette nouvelle analyse des déplacements urbains, la FNAUT rappelle que la dégradation de la situation (pollution par les particules fines et l'ozone, bruit, canicule et réchauffement climatique) oblige aujourd'hui à employer les grands moyens : un renforcement rapide des transports collectifs en site propre (TCSP), un appui à l'autopartage traditionnel qui permet une démotorisation des citadins et une récupération d'espace public, l'introduction généralisée du péage urbain, le blocage de l'extension des zones urbaines périphériques. La FNAUT dénonce une fois de plus la fuite en avant dans l'innovation technologique inutilement coûteuse (le bus électrique, qui fait oublier le trolleybus) et les fausses bonnes idées (la voiture autonome, la gratuité des transports).

### Aires urbaines

La part de la population française habitant une aire urbaine est passée de 69 % en 1982 à 82,6 % en 2008. Entre 1999 et 2008, la superficie des aires urbaines a crû de 39,2 %, passant de 33 % à 46 % du territoire national en raison de l'étalement urbain.

La population se concentre donc dans les zones urbanisées, celles où les conditions de vie et la santé publique se dégradent le plus, comme on a pu le constater cet été. Et la principale responsable de cette dégradation est la circulation routière, inutile de le nier et de crier qu'on veut « faire la chasse aux automobilistes ».

Il n'a jamais été question de supprimer toutes les voitures, mais de réduire fortement leur présence en ville. Si la voiture a « sa place » en ville, elle ne doit pas avoir « toute sa place », contrairement à ce que préconise un « guide de la mobilité » publié par PSA et FNE.

Un tiers des déplacements automobiles est effectué sur moins de 3 km, et un grand

nombre de moyens techniques est disponible pour remplacer la voiture utilisée en solo. Encore faut-il que leur usage soit facilité par une volonté politique forte des collectivités locales et de l'Etat.

La ville souhaitée par la FNAUT et ses associations (Rue de l'Avenir, Droits du piéton, Fédération des usagers de la bicyclette) est une ville apaisée qui n'a rien d'utopique : une circulation peu intense et ralentie, un espace public élargi au bénéfice des piétons et des personnes handicapées, des cyclistes et (condition sine qua non, trop souvent oubliée) des transports publics performants, fiables et de grande capacité.

Il est trop tard pour se contenter de gadgets (taxibus électriques connectés ou petites navettes électriques) et de discours creux et prétentieux sur la mobilité innovante, participative, co-construite, autonome, intermodale, partagée, décarbonée, éco-responsable, inclusive, résiliente, durable et citoyenne...

# Mettre en œuvre la « démarche PDU »

Ecarter les fausses bonnes idées à la mode

La démarche des « Plans de déplacements urbains » (PDU), initiée en 1995 par Corinne Lepage, remarquable ministre de l'Environnement (son ministère s'intéressait alors à la mobilité et avait des idées), doit être relancée et mise en œuvre sérieusement dans toutes les grandes agglomérations, et généralisée aux agglomérations moyennes et petites, où elle est tout aussi justifiée (FNAUT Infos 147).

## Réaffecter l'espace public

Un bon PDU vise en priorité à promouvoir un nouveau partage de la voirie et plus généralement à réaffecter l'espace public, aujourd'hui monopolisé par la voiture individuelle (à Paris, la voirie est occupée à 60% par des voitures en stationnement, à 35% par des voitures en circulation et à 5% par des autobus ; un trajet effectué en voiture consomme 90 fois plus d'espace que s'il est effectué en métro et 20 fois plus que s'il est effectué en autobus).

Il s'agit de permettre aux autres modes de déplacements urbains de se développer, une démarche encore mal exploitée et qu'il convient donc d'accentuer. Enfin, il faut réguler la circulation et le stationnement automobiles, et plus généralement réorganiser tout l'espace public urbain.

## Les piétons

La marche en ville doit être réhabilitée grâce à la libération des trottoirs, possible dans toute la ville, de tout ce qui les encombre, en particulier les voitures en stationnement illicite, les deux-roues motorisés, les étalages abusifs, les poteaux de signalisation automobile, les déjections canines...

Les citadins, les clients des commerces, les touristes ont tout à gagner à cette politique. La formule de la zone piétonne concerne surtout le centre historique et commercial, mais elle est intéressante aussi dans les quartiers résidentiels pour redonner de l'espace vital aux enfants, aux seniors, aux personnes handicapées, aux promeneurs.

Signalons deux initiatives récentes : celle de la Ville de Paris qui consiste à remodeler de grandes places publiques (Nation, Bastille) (FNAUT Infos 247) ; l'extension et l'unification des zones piétonnes de Grenoble.

Insistons sur la nécessité de rendre agréable le milieu urbain. Cela exige :

- la valorisation du patrimoine bâti (monuments anciens, fontaines) ;
- l'aménagement de promenades le long des cours d'eau (rivières, canaux) ;
- l'installation de bancs publics ;
- la végétalisation de la ville, qui permet aussi de lutter contre les phénomènes caniculaires (mais les places à l'italienne permettent de mettre en valeur les bâtiments riverains).

## Les cyclistes

Selon Alexis Frémeaux, président de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB),

« le vélo n'est pas un supplément d'âme écolo à une politique de déplacements, il est une solution pour la mobilité de demain ».

Les cyclistes sont d'autres bénéficiaires du nouveau partage de la voirie, grâce à la possibilité de créer des itinéraires (bandes ou pistes suivant le type de rue et la vitesse autorisée des voitures) continus, sécurisés et agréables, et des places de stationnement.

Une politique vélo a été définie dès 1975 par l'ADTC-Grenoble dans un livret intitulé « le vélo, véhicule d'avenir ». Depuis cette date, la FUB a montré comment mettre en place un « système vélo » susceptible de répondre à tous les besoins des cyclistes : stationnement dans les immeubles collectifs, lutte contre le vol, location de vélos, vélostations dans les gares, installation d'artisans réparateurs...

Rappelons ici que, contrairement à ce qu'affirment généralement les commerçants, les meilleurs clients des commerces centraux sont les piétons et les cyclistes, et non les automobilistes qui, avant de lécher les vitrines, doivent trouver une place de stationnement...

## Les usagers des transports

Les usagers des transports ont, eux aussi, tout à gagner à un nouveau partage de la voirie, grâce à la création de couloirs réservés aux autobus, qui améliorent leur vitesse commerciale et leur régularité (elle doit s'accompagner de priorités de circulation aux carrefours), et à la création de plateformes de tramways (le choix entre BHNS et tramway a été discuté dans FNAUT Infos 265).

## Les automobilistes

Enfin un bon PDU doit inciter les automobilistes à modérer leur usage de la voiture. Plusieurs démarches doivent être utilisées simultanément :

- réduire l'espace accessible à la voiture (circulation et stationnement) ; il s'agit d'aller au-delà de la cession d'espace aux autres modes pour leur permettre de fonctionner correctement ;
- réduire les possibilités de traversée du centre-ville par un plan de circulation en marguerite (Gand) ;
- augmenter le coût du stationnement et des amendes (la dépenalisation du stationnement offre de nouvelles possibilités de maîtrise de la voiture) ;
- réduire la vitesse 30 km/h comme l'a décidé récemment la métropole de Grenoble sur tout son territoire.

La démarche « PDU » exige une forte détermination politique des élus face aux groupes de pression des automobilistes et des commerçants, mais elle permet d'obtenir des résultats rapides pour une dépense publique modique.

Ainsi, à Gand, en seulement un an, la circulation à vélo a augmenté de 25 % et la fréquentation des transports publics de 8 %, alors que la circulation automobile a diminué de 12 % aux heures de pointe.

Les besoins de mobilité sont diversifiés, donc il faut diversifier les offres de mobilité : à Copenhague, le vélo est plus utilisé que le transport public. Construire la ville apaisée implique cependant de savoir résister aux idées à la mode, généralement coûteuses et peu efficaces : le modernisme est un piège et les solutions-miracles n'existent pas.

Or la mode est aux « nouvelles mobilités » : voiture électrique, voiture autonome (FNAUT Infos 256). Mais les élus, trop facilement fascinés par ces nouveautés et espérant épater l'électeur, oublient que le créneau de pertinence de ces techniques est étroit et que leur bilan carbone est contestable. Électrique ou autonome, la voiture reste aussi encombrante, donc aussi inadaptée au milieu urbain, que la voiture ordinaire.

Selon les promoteurs de ces innovations à l'efficacité douteuse, les nouvelles mobilités pourraient même remplacer le transport public, qui reste le seul transport de masse réaliste.

La voiture électrique n'a d'intérêt que pour les flottes captives (location, autopartage, covoiturage, entreprises) utilisées dans les centres. Son bilan carbone n'est pas bon : à cause de la fabrication des batteries et de la recharge des batteries qui s'effectue en général aux heures de pointe, elle est aussi consommatrice d'énergie fossile que la voiture thermique (FNAUT Infos 198).

Le covoiturage, ou à l'autostop organisé, c'est de la débrouille : il n'est soumis à aucune obligation de service public. Quant aux technologies dites modernes mais souvent aventureuses de transport collectif, il faut aussi s'en méfier : le tramway sur pneus (Nancy, Caen) a été un échec. Quand on songe que des techniciens proposent Hyperloop pour assurer la liaison Lyon - Saint-Etienne, on croit rêver...

Il y a toujours loin du prototype qui marche au bien de consommation courante fiable et d'un prix abordable pour l'ensemble des consommateurs.

Autre démarche séduisante mais trompeuse : la gratuité des transports (voir notre étude pages 7 à 9).

## Des travaux routiers sans fin

Les conditions de circulation se sont encore dégradées en Ile-de-France au cours de l'année 2017. Une étude de V-Traffic publiée récemment par le JDD, a porté sur 836 km du réseau francilien (12 axes routiers) et se fonde sur les données anonymes issues des parcours de 1,4 million de véhicules d'Ile-de-France équipés de GPS. Malgré l'énormité des travaux entrepris :

- on assiste à la saturation progressive du réseau routier francilien, et notamment du périphérique parisien qui est embouteillé sur plus de 60 % de sa longueur lors des pics horaires ;
- le temps perdu dans les embouteillages augmente, il atteint 10 heures par semaine et par automobiliste ;
- la fluidité du trafic se dégrade de manière accentuée sur les grands axes, sur lesquels 160 km de bouchons sont observés le vendredi après-midi.

Plus on fait des travaux routiers, plus il faut en faire... Mais le gouvernement, qui parle volontiers de réaliser des économies, ne l'a toujours pas compris.

## Paris : des garages et parkings transformés en logements



Ancien garage Renault (reinventer.paris.fr)

Avec la fin programmée de l'automobile en ville, des garages et parkings deviennent inutiles. La halle du garage Renault situé passage Saint-Pierre et rue Amelot (11<sup>e</sup> arrondissement) va dire adieu aux voitures. En 2021, sa verrière abritera des appartements en bois, des coursives et une ferme urbaine.

Jean-Louis Missika, adjoint à la maire Anne Hidalgo chargé de l'architecture et de l'urbanisme, est persuadé que l'automobile individuelle polluante vit ses derniers jours à Paris et que l'ère automobile se termine. Déjà, 65% des ménages parisiens ne possèdent pas de voiture. Cette disparition programmée s'accompagne nécessairement d'une mutation des garages et des parkings inoccupés. C'est pourquoi le maire adjoint se fait l'avocat de ces bâtiments industriels de cœur de ville menacés de destruction : « nous devons veiller à les préserver et à les transformer en logements, par exemple, et tout faire pour éviter les démolitions-reconstructions, qui sont une absurdité écologique ».

# Aller au-delà de la « démarche PDU », employer les grands moyens

**La dépendance pétrolière, qui recommence à se manifester, et l'évolution climatique inquiétante exigent de « passer à la vitesse supérieure » et d'en finir avec le bricolage (le covoiturage, les vignettes Crit'Air) et les discours.**

Le trafic incompressible est déjà important : véhicules de sécurité (police, pompiers, ambulances), ramassage des ordures, autobus, taxis, véhicules de livraisons. Favoriser la marche, le vélo, et la circulation des bus par un nouveau partage de la voirie ne suffit pas, il faut réellement réduire le volume de la circulation automobile, donc aller au-delà de la démarche PDU.

## Développer le transport collectif de grande capacité

La principale faiblesse des municipalités (Paris, Grenoble) qui se réclament de l'écologie est de négliger l'investissement en transport collectif et de se laisser fasciner par les « innovations » (bus électrique, câble, covoiturage) alors qu'elles font de gros efforts, pertinents, pour le vélo.

Desservir tout le territoire urbain, tous les centres d'attraction (commerces, administrations, services de santé...), développer l'intermodalité, étendre l'amplitude horaire, maintenir un service minimum le 1er mai... ne suffit pas : le transport collectif ne peut se développer que si on voit grand en termes de capacité et si, auparavant, on apprécie correctement l'ampleur des besoins insatisfaits. Seul le transport collectif en site propre - RER sur les étoiles ferroviaires, métro, tramway ou BHNS suivant les situations locales - dispose de la capacité nécessaire.

## Démotoriser les citadins

C'est la formule traditionnelle d'autopartage, mise en œuvre par Citiz dans 90 villes (1 200 voitures, 30 000 abonnés), qu'il faut soutenir en priorité : elle est la plus apte à provoquer une démotorisation des citadins et à économiser l'espace public actuellement consacré au stationnement (FNAUT Infos 219, 232) : le stationnement occupe plus de la moitié de l'espace public parisien, les voitures ventouses passent 90% de leur existence à l'arrêt. L'autopartage en « free floating » ne peut être qu'un produit d'appel car il encourage au contraire l'usage de la voiture en ville comme on l'a vu avec l'expérience ratée d'Autolib à Paris.

Dans le même esprit, il faut augmenter le coût du stationnement sur voirie, manifestement sous-tarifé, pour inciter les citadins à libérer de l'espace public ; limiter le nombre des parkings associés aux nouveaux immeubles de bureaux ou de logements, construire des écoquartiers dont les habitants s'engagent à ne pas posséder de voiture.

## Introduire le péage urbain

Il s'agit de faire payer l'occupation de l'espace quand la voiture roule, pas seulement quand elle est à l'arrêt.

Selon une étude réalisée à Vancouver en 2015, quand un citoyen dépense 1 euro pour se déplacer à pied, la collectivité dépense 1 centime. Quand il dépense un euro pour se déplacer en vélo, en bus ou en voiture, la collectivité doit dépenser respectivement 8 centimes, 1,5 euro ou 9,2 euro.

Il n'y a pas de solution miracle : les besoins de mobilité sont diversifiés, tous les outils disponibles pour maîtriser la voiture en ville doivent être exploités simultanément : zones 30 et autoroutes apaisées (70 km/h), aménagements cyclables, renforcement de l'offre de transport collectif... Les élus parisiens ont tort d'opposer le partage de la voirie et le péage urbain.

Le péage peut être instauré en peu de temps et donner des résultats bien plus rapides que de nouveaux équipements vertueux ou vicieux (transports en site propre ou routes), qui exigent de longs délais de réalisation, ou d'autres pistes plus novatrices (écrêtement des heures de pointe, densification urbaine, développement du télétravail). Il suffit d'une réduction de 10% du volume du trafic routier pour rétablir sa fluidité.

Alors que le lancement d'un nouvel investissement routier est irréversible, le péage peut être expérimenté pendant une durée limitée, puis faire l'objet d'un bilan contradictoire et d'une consultation populaire sur son maintien ou non, comme cela a été fait à Stockholm.

## Réduire la mobilité contrainte

Bien d'autres mesures sont nécessaires : limiter la périurbanisation diffuse (lotissements, équipements publics et grandes surfaces commerciales, dont les parkings doivent être taxés) ; à l'inverse, revitaliser les centres et le commerce de proximité pour limiter le nombre et la longueur des déplacements en voiture, rénover les logements anciens, soutenir le commerce de proximité, rééquilibrer les zones d'habitat et d'emploi : c'est la ville dense, aux courtes distances.

La ville idéale est d'abord une ville dont l'empreinte environnementale est faible. Plus la ville est dense, plus sa desserte par transport collectif est aisée et plus la circulation des vélos y est facile. Il faut aussi rationaliser la distribution des marchandises (le vélo-cargo est souvent bien adapté), et écrêter le trafic des heures de pointe.

## Etoiles ferroviaires urbaines



**La croissance démographique dans les métropoles a une double conséquence qu'il faut prendre en compte.**

Entre métropoles et agglomérations voisines, le besoin de liaisons rapides et fréquentes ne peut être assuré que grâce au réseau ferré, chaque métropole étant un centre qui a besoin de communiquer avec ses satellites rapidement et de manière fiable.

A l'intérieur de chaque métropole, l'augmentation de la congestion automobile et de son coût pour la collectivité (embouteillages, accidents, pollution de l'air...) ne peut être combattue que par un réseau de transport lourd et bien maillé (FNAUT Infos 183, 186, 262).

De nombreux pays européens - Allemagne et Suisse (S-Bahn et tram-train), Espagne, Italie, Suède, Danemark, Pays-Bas, Belgique - ont depuis longtemps développé des réseaux ferrés spécifiquement métropolitains.

Il est donc nécessaire de réhabiliter et de valoriser les étoiles ferroviaires des grandes agglomérations françaises. Elles sont susceptibles de permettre non seulement de renforcer ou de créer des relations ferroviaires entre les métropoles voisines et entre les métropoles et les villes moyennes voisines, mais aussi de structurer leur tissu périurbain en facilitant le regroupement des habitations et activités autour des gares et de décongestionner les axes routiers parallèles à ces voies ferrées.

Ce sera le cas, par exemple, à Orléans avec la réouverture des lignes Orléans/Châteauneuf-sur-Loire et Orléans-Chartres qui s'insèrent dans une grande rocade ferroviaire du bassin parisien. Mais bien d'autres agglomérations, y compris de taille moyenne, sont concernées : Lyon, Marseille, Grenoble, Tours, Nancy, Strasbourg...

Si l'agglomération concernée est de taille modeste ou moyenne, la formule traditionnelle des dessertes TER est adaptée. Mais à Bastia (moins de 50 000 habitants), la desserte périurbaine comporte 25 allers-retours quotidiens...

**Alain Roux, FNAUT Aquitaine**

## Tours : une deuxième ligne de tramway enfin sur les rails



**Après une période d'atermoiements - la ligne A du tramway a été mise en service en septembre 2013 - Tours semble enfin se lancer dans la réalisation d'une ligne B. On peut être surpris de cette longue attente, la ligne A connaissant un succès inespéré avec 65 000 voyageurs quotidiens et les Tourangeaux, jadis hostiles au tramway, l'ayant largement plébiscité et considérant celui de Tours comme le plus beau de France (photo).**

Une concertation publique s'est tenue du 18 avril au 8 juin 2018. Expositions, débats, ateliers, avis recueillis sur des registres se succèdent et les habitants s'expriment. Tours Métropole Val de Loire veut jouer la transparence et montrer ainsi sa détermination.

Cette deuxième ligne, allant de La Riche à l'Ouest au CHU Trousseau de Chambray au Sud-Est, voire jusqu'au boulevard périphérique, est proposée avec deux tracés en centre-ville :

- l'un, le plus direct par le boulevard Jean-Royer à travers un quartier peu dense et peu animé ;

- l'autre, plus long, mais desservant la gare puis le boulevard Béranger près duquel se situent nombre de services publics et privés, des commerces (Les Halles), des établissements scolaires.

Les riverains du tracé Royer veulent le tram et pétitionnent, ceux du tracé Béranger font valoir une « défiguration » de cet axe symbolique de la ville.

L'Association pour le Développement des Transports en Touraine (ADTT), association adhérente à la FNAUT, défend le tracé Béranger, plus efficace, et semble être entendue par la Métropole. Elle regrette cependant l'absence d'une branche vers Saint-Pierre-des-Corps, commune oubliée de 16 000 habitants qui comporte une grosse gare TGV et des quartiers d'habitat social enclavés. La mise en service de la deuxième ligne de tramway est encore lointaine : vers 2022-2023.

**Jean-François Troin**  
adttouraine@gmail.com

## Le transport public oublié !

**Récemment, l'ADEME et France Nature Environnement ont publié conjointement un document de 45 pages : « gagner en performance, réussir la transition de la mobilité à l'écomobilité ».**

Il s'agit d'engager « une révolution des mobilités, la mobilité étant un levier déterminant pour concilier développement économique et préservation de notre cadre de vie et de notre santé ».

Les enjeux sont bien énoncés : croissance des flux de déplacement de personnes et de fret (flux tendus, explosion du commerce en ligne), multiplication des nuisances, gaspillage énergétique, dérive climatique, fragmentation du territoire, augmentation des coûts.

« Un changement fondamental des habitudes individuelles et collectives ainsi qu'une nouvelle réflexion sur les besoins de mobilité sont nécessaires, changement ne peut s'opérer qu'avec un engagement fort des décideurs publics et privés ; chaque acteur peut être moteur d'une évolution du secteur des transports vers plus de résilience, d'inclusion, de soutenabilité et de performance écologique et économique ».

« Ainsi, il revient aux décideurs publics de mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire moins consommatrice d'espace qui réduise les trajets quotidiens, de proposer des services et solutions de mobilité attractifs, performants et sécurisés répondant mieux aux besoins individuels ou collectifs et aux spécificités de chaque territoire ».

Suivent des recommandations stratégiques pour engager et faire vivre une démarche d'écomobilité : prendre conscience des coûts invisibles de la mobilité ; s'appuyer sur les outils réglementaires de la mobilité (SRADDET, SCOT, PLUI, PDU, PCAET, Agenda 21, TEPCV, plans de mobilité rurale) pour répondre à l'attente des citoyens.

Puis viennent les recommandations méthodologiques : réaliser un diagnostic ; repérer les leviers du changement ; co-construire et mettre en œuvre des actions ; évaluer les transformations.

Après toutes ces généralités un peu lassantes, on attendait des propositions concrètes « révolutionnaires ». Mais, à part les propositions pour la marche et le vélo, qui reprennent celles de Rue de l'Avenir et de la FUB, on ne trouve que les inévitables allusions à « l'innovation dans une approche multimodale et intermodale », à la voiture propre, au covoiturage, à l'autopartage, au télétravail, aux visio-conférences, à l'écrêtage des heures de pointe : pas un mot sur le transport collectif de masse, urbain et ferroviaire, qui reste la solution technique de base, ou sur le péage urbain.

## Transport scolaire

La FNAUT est attachée à la facilité d'accès de tous les élèves (externes, demi-pensionnaires, internes), étudiants et apprentis, et depuis tout point du territoire national, aux établissements d'enseignement, publics et privés, dépendant du ministère de l'Éducation Nationale ou du ministère de l'Agriculture (FNAUT Infos 164).

Depuis l'adoption de la loi NOTRe du 7 août 2015, qui a supprimé la clause de compétence générale des Régions et Départements, ce sont les Régions qui sont responsables de l'organisation des transports collectifs non urbains et des transports scolaires, de la maternelle à la terminale, à l'exception du transport scolaire des élèves en situation de handicap qui reste de la compétence des Départements.

Il incombe aux Autorités Organisatrices (AO) de transport - région dans les zones rurales ou autorité urbaine dans les zones denses - d'optimiser la qualité de transport des élèves pour limiter les temps de parcours et la fatigue des enfants et ne pas accroître les inégalités sociales et spatio-temporelles résultant des cartes scolaires et des politiques d'habitat. Lorsqu'il est disponible, le transport par train doit pouvoir être utilisé par les élèves, comme c'est le cas dans l'Ain (dans d'autres départements de la région AuRA, des cars doublent les trains TER pour transporter les élèves).

Pour les écoles maternelles et primaires, en cas de fermeture d'école ou de RPI (regroupement pédagogique intercommunal), la FNAUT considère que les élèves doivent bénéficier de la gratuité du transport, à la charge des collectivités concernées.

Dans le cas général, elle recommande une tarification solidaire prenant en compte les revenus de la famille et le quotient familial, et harmonisée sur le territoire régional.

Pour les collégiens et lycéens, une contribution minimale de chaque famille, de l'ordre de 10 % du coût annuel du transport d'un élève, est souhaitable pour responsabiliser parents et enfants et éviter l'organisation de services qui seraient peu utilisés.

Les AO doivent permettre de combiner l'aller-retour quotidien des élèves et les possibilités de mobilité plus larges aux tarifs réduits pour les plus âgés.

Enfin la FNAUT est favorable à l'ouverture des lignes de transport scolaire non urbaines à tous les voyageurs (cette disposition, qui n'est pas offerte dans tous les départements, est peu utilisée par le public non scolaire car elle est peu connue, alors que des places sont souvent disponibles dans les cars).

## Les transports publics de la Martinique

BHNS à Fort-de-France (Wikipedia)

La Martinique est une île des Petites Antilles. Sa superficie est de 1 228 km<sup>2</sup> (environ 70 km de longueur et 30 km de largeur), sa population de 385 000 habitants, sa densité de 340 habitants/km<sup>2</sup> (contre 117 en métropole).



La partie nord (Montagne Pelée, 1397 m) est la plus montagneuse. Sa capitale est Fort-de-France (84 000 habitants). Les autres communes importantes, proches de Fort-de-France, sont Le Lamentin (40 000 habitants), Le Robert (23 000) et Schoelcher (20 000).

Le statut de la Martinique est celui d'une collectivité territoriale unique, la CTM, à la fois région et département, dirigée par l'Assemblée de Martinique et son Exécutif, autorité organisatrice unique des transports.

Confrontée aux dysfonctionnements des transports collectifs (réseau Mozaïk) dans la CACEM (Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique), l'Association des Utilisateurs des Transports et Services Publics de la Martinique (AUTSPM) défend spécialement les personnes les plus vulnérables - chômeurs, allocataires du RSA, salariés et artisans modestes, retraités, familles, écoliers et étudiants, personnes malades et handicapées - qui constituent une population de plus en plus atteinte par la paupérisation de la société antillaise et dont les difficultés croissantes sont ignorées par les médias.

Les transports collectifs sont utilisés essentiellement par ces captifs et ne répondent pas à leurs besoins. Récemment, le réseau Mozaïk a été bloqué totalement par une grève prolongée.

## Le BHNS

Un projet de BHNS a été adopté afin de décongestionner l'agglomération de Fort-de-

France et de desservir l'aéroport du Lamentin : deux lignes d'une longueur totale de 13,9 km en tronçon commun entre Fort-de-France et Carrère (Le Lamentin) ou Mahault. Selon l'AUTSPM, ce BHNS bénéficiera davantage aux touristes qu'aux habitants des quartiers riverains... Des extensions sont prévues vers l'ouest (Schoelcher) et vers l'est (Le Robert).

La CTM a signé un partenariat public-privé signé avec le groupe Vinci fin 2013 pour une durée de 22 ans. Le financement nécessaire - 380 millions d'euros - est particulièrement élevé ; il est assuré par la CTM, premier contributeur, des fonds européens et Vinci. Le trafic prévu est de 38 500 voyageurs/jour, on peut donc craindre une saturation dès la mise en service (FNAUT Infos 265).

L'infrastructure est terminée. Le matériel roulant, 14 bus de 24 m identiques à ceux du BHNS de Metz, est disponible depuis octobre 2015 mais reste au dépôt après avoir été testé sur le site propre. Initialement prévue fin 2015, la mise en service a été reportée à trois reprises suite à un conflit financier entre la CTM, la CACEM et l'exploitant, la Compagnie fayolaise de Transport urbain (CFTU). « Une situation ubuesque », selon le Canard Enchaîné. Du coup, l'Union Européenne a menacé de retirer sa contribution financière (80 millions d'euros).

Début 2018, une autorité organisatrice unique du transport en Martinique (terrestre et maritime, passagers et marchandises) - Martinique Transport - a été créée, elle émane des trois communautés d'agglomération de l'île et de la CTM. La discussion s'est poursuivie entre Martinique Transport et la CFTU sur le coût d'exploitation du BHNS (22 €/km selon la CFTU) : Martinique Transport envisage une réduction de l'offre prévue initialement. La mise en service est annoncée à la rentrée (Si Bondyé Vlé, Si Dieu le Veut), la garantie du constructeur des bus est caduque et les stations sont vandalisées.

Un accord doit être également trouvé avec les taxis collectifs censés acheminer les passagers des communes du Sud et Nord Atlantique vers les terminus des deux lignes de BHNS.



## La sécurité sur route... et en ville

**L'association Rue de l'Avenir, membre de la FNAUT, plaide pour une amélioration de la sécurité sur les routes et en ville.**

L'adoption du 80 km/h sur les routes secondaires était une mesure attendue depuis plusieurs années par tous les Français pour lesquels la responsabilité l'emporte sur la démagogie. Elle permettra, comme l'établissent de nombreux rapports français et étrangers, de sauver des vies, de réduire la consommation d'énergie et de fluidifier le trafic, comme cela a été observé dans les pays qui l'ont déjà mise en œuvre. Elle n'a pas pour but de remplir les caisses de l'Etat, comme certains l'affirment de façon irresponsable, mais bien de réduire le nombre d'accidents mortels sur les routes. En zone rurale, la limitation à 80 km/h est favorable au développement de solutions alternatives à la voiture, notamment le vélo avec ou sans assistance électrique. C'est donc une mesure pertinente pour le dynamisme des petites communes, elle encouragera les modes actifs et la consommation locale.

Il s'agit maintenant de la prolonger en milieu urbain, où certes on dénombre moins de tués, mais où le nombre de blessés graves reste important, en particulier chez les seniors dont le nombre augmente

avec l'espérance de vie, et chez les enfants. Il est donc nécessaire d'abaisser les vitesses en ville comme sur route. C'est possible car les collectivités locales ont aujourd'hui la possibilité de choisir une vitesse de référence inférieure à 50 km/h.

Mais il faut développer le contrôle-sanction automatisé en milieu urbain. Sans cet outil efficace, l'abaissement des vitesses en ville reste trop souvent inappliqué. Or il est le préalable indispensable à une sécurité permettant le partage de la rue entre les différents modes de déplacement, en faveur des piétons, des cyclistes et des usagers vulnérables. Nous attendons donc une adaptation législative ou réglementaire pour que les maires disposent des pléines compétences de police et puissent utiliser les possibilités offertes par les nouvelles technologies.

Beaucoup reste à faire pour réprimer le stationnement dangereux des voitures, notamment à proximité des intersections, et le stationnement des voitures et deux-roues motorisés sur les trottoirs, et faire respecter la priorité de traversée des piétons... L'objectif de sécurité routière fixé pour cette décennie - moins de 2000 morts à l'horizon 2020 - n'a rien d'utopique, encore faut-il en prendre les moyens politiques.

**Anne Faure, présidente, Rue de l'Avenir ■**

## Le stationnement payant des motos et scooters

**Les municipalités de Vincennes et de Charenton-le-Pont (Val-de-Marne) ont profité de la réforme du stationnement urbain, effective au 1er janvier 2018, pour mieux contrôler le stationnement des deux-roues motorisés (2RM : motos et scooters) et le rendre payant.**

Ce début de reconquête des trottoirs est une mesure de bon sens, déjà prise à Londres, San Francisco et Tokyo. L'espace public est coûteux : il faut l'aménager, l'entretenir, le surveiller, le nettoyer, l'embellir. Si un usager l'occupe pour lui seul, il est normal qu'il dédommage la collectivité. Les automobilistes acceptent depuis longtemps de payer leur stationnement dans la rue (dès 1971 à Paris).

Certes, un conducteur de 2RM occupe moins de place qu'un automobiliste, mais il pollue autant, fait souvent bien plus de bruit et il est beaucoup plus dangereux. Les 2RM sont de plus en plus encombrants, un sur deux est équipé d'un top case (coffre fixé sur le porte-bagages). Trois de ces 2RM prennent autant de place qu'une voiture. Ils salissent et polluent les sols, leur béquille abîme les revêtements.

De nombreux autres utilisateurs de l'espace public payent aussi une redevance d'occupation : commerçants, cafetiers et

restaurateurs, afficheurs, opérateurs de vélos ou de voitures en libre-service. Mais les commerces de 2RM sont exemptés.

Stationner un 2RM sur le trottoir est interdit par le code de la route. Certes, la plupart des motards et scooteristes s'efforcent de laisser un passage pour les piétons. Mais un trottoir ne sert pas qu'aux déplacements de piétons adultes et bien portants, en file indienne. Il accueille aussi des enfants, des parents avec poussettes, des salariés pressés, des personnes âgées ralenties, des joggeurs, des livreurs, des touristes, des handicapés en fauteuil, des aveugles...

L'espace public est un bien commun sans cesse accaparé par divers usagers. Des règles sont nécessaires pour qu'il soit respecté et profite au plus grand nombre. Il a fallu des décennies pour que les automobilistes, qui l'avaient envahi à partir des années 1950, en soient chassés grâce à l'installation, hélas, de centaines de milliers de potelets anti-stationnement. Les 2RM pouvant s'en affranchir, la seule solution est d'encadrer leur stationnement et de le rendre payant pour qu'ils rejoignent la règle commune. Les 2RM ventouses disparaîtront et ceux qui ont besoin d'un 2RM pourront se garer plus facilement et plus proprement.

**Anne Faure et Frédéric Héran ■**

## Coupures urbaines : encouragement à l'usage de la voiture

**L'association « Rue de l'Avenir » milite pour une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.**

En septembre 2017, elle a organisé à Dunkerque un atelier sur le traitement des coupures urbaines et les continuités piétonnes et cyclables ([www.ruede-lavenir.com/dunkerque-2017-la-ville-autrement](http://www.ruede-lavenir.com/dunkerque-2017-la-ville-autrement)).

Les coupures urbaines sont des obstacles qui imposent des détours, en particulier aux piétons et cyclistes. Si elles sont importantes, elles peuvent provoquer un report sur la voiture.

Exemples : les autoroutes, les voies ferrées, les rivières, l'aménagement de certains quartiers d'habitations ou d'activités, les parcs fermés la nuit ou non éclairés, les larges boulevards urbains, difficiles à franchir à pied ou à longer à vélo en l'absence d'aménagement cyclable. Des quartiers coincés entre une rivière et une autoroute sont accessibles uniquement en voiture.

Un logiciel développé par la métropole de Lille et le CEREMA a montré que, dans un rayon de 700 m à vol d'oiseau autour des stations de métro ou gares étudiées, seulement 29 à 59 % du territoire étaient effectivement situés à moins de 700 m à pied. A Angers, divers aménagements entre une rue et une école du quartier ont doublé la distance à pied, passée de 650 m à 1200 m.

Le traitement des coupures doit être intégré au Plan de déplacements Urbains de l'agglomération considérée. La première étape est un diagnostic cartographique, comme cela est aujourd'hui obligatoire pour le bruit.

Il faut ensuite améliorer la traversée des coupures en réduisant la vitesse autorisée des voitures et en couvrant les autoroutes urbaines, mais le coût est très important (5 km ont été couverts en 20 ans en Ile-de-France pour un coût de 1 milliard d'euros).

Une deuxième possibilité est de reconverter ces autoroutes en voies urbaines comme cela va être le cas pour l'A186 à Montreuil.

Une troisième possibilité est la transformation des grandes voiries en boulevards urbains. À Nantes, le cours des 50 otages, auparavant à 2 x 5 voies, est devenu un espace réservé aux piétons, cycles, bus, tramway et riverains.

Le quatrième levier d'action est une refonte du plan de circulation pour favoriser les piétons et les cyclistes.

Dans certains cas, il reste nécessaire de construire des franchissements tels que les passerelles construites sur la rocade sud de Grenoble.

**Emmanuel Colin de Verdière, ADTC Se déplacer autrement-Grenoble ■**

## Des avantages indéniables

A court terme, l'usage des transports urbains et le travail des conducteurs sont simplifiés, les montées/descentes dans les bus sont plus rapides, la montée obligatoire par la porte avant peut être supprimée. Les frais de billetterie (ils représentent moins de 10 % des recettes commerciales), les conflits avec les contrôleurs et les litiges avec l'exploitant disparaissent.

La gratuité provoque une hausse parfois spectaculaire de la fréquentation du réseau, mais qui ne doit pas faire illusion : en réalité, la fréquentation n'est plus mesurée mais seulement estimée (et généralement surestimée), et la fréquentation initiale des réseaux concernés était très faible en raison de la médiocrité de l'offre.

On entend parfois dire que la gratuité dévalorise les TCU, provoque une occupation abusive des bus ou induit du vandalisme : en réalité, la gratuité a généralement une bonne image de marque, le vandalisme reste un phénomène peu important, voire marginal.

## Mais une perte de recettes à compenser impérativement

Deux démarches sont possibles :

- soit réduire l'offre de transport et les investissements (mais la gratuité provoque un afflux de clientèle et exige souvent un investissement immédiat et conséquent pour éviter la saturation des bus et l'inconfort des usagers) ;
- soit compenser la disparition de la contribution des usagers.

A Aubagne, Niort et Dunkerque, la perte des recettes a été compensée par la hausse du VT acquitté par les nombreux gros employeurs locaux (industriels, municipales). A Dunkerque, exception notable, la mobilisation du VT a permis aussi une nette amélioration de l'offre (création de 5 lignes rapides dont un BHNS). Le maire a cependant jugé que le tramway était trop coûteux...

A Niort, où pourtant le produit du VT est confortable, l'offre a au contraire été réduite et le BHNS en projet jugé trop coûteux par le nouveau maire MR Jérôme Baloge. A Aubagne, l'extension de la ligne existante de tramway (2,8 km...) et le projet de tram-train (Valtram) sont « reportés » : le manque de moyens financiers a été invoqué par le nouveau maire UMP Gérard Gazay.

Aubagne ne gère plus que les bus, le tramway l'étant par Marseille Métropole, qui a accepté de financer la gratuité sur deux ans. La tarification métropolitaine s'appliquera ensuite et la gratuité, si elle est maintenue, devra être financée par Aubagne sur son budget social (ce serait aussi le cas à Paris en cas de gratuité, la Ville n'ayant pas la compétence des transports publics).

## La gratuité des transports collectifs urbains

Bus gratuit à Dunkerque (Wikipedia)

## Une idée séduisante mais inutile, des effets pervers et des risques sous-estimés.

La FNAUT estime que la gratuité des TCU est une fausse bonne idée malgré ses apparences séduisantes **à court terme** car, **à moyen terme**, son coût pour la collectivité dessert les intérêts des usagers : selon Jean-Marc Ayraut, alors maire PS de Nantes, « instaurer la gratuité, c'est renoncer à 2 km de tramway par an ». Pour la FNAUT, défendre les usagers ne consiste pas à réclamer les tarifs les plus bas possibles, voire la gratuité. Voir FNAUT Infos 82, 104 151, 164, 168, 170, 193, 201, 215, 218, 230 (notre enquête dans les villes européennes), 235, 247, 253.

## Le financement des TCU

Nous rappelons tout d'abord comment les transports collectifs urbains (TCU) sont financés en France.

L'exploitation des transports urbains est assurée, en gros à parts égales (mais les variations sont fortes d'une agglomération à l'autre) :

- par les subventions publiques aux autorités organisatrices de la mobilité ;
- par le versement transport (VT) des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés ;
- par les recettes venant des usagers.

Si on considère à la fois l'exploitation et les investissements (infrastructures, matériel roulant...), la part moyenne des usagers tombe à environ 20 %.

A de rares exceptions près (Lyon, Nantes, Strasbourg), la contribution des usagers baisse depuis 10 ans, et les collectivités locales cherchent aujourd'hui à inverser cette évolution.

La part des employeurs a au contraire augmenté (généralisation du remboursement de 50 % du prix de l'abonnement domicile-travail, augmentations du taux du VT).

Le VT a été instauré en 1973 dans les grandes agglomérations et peu à peu étendu aux agglomérations moins importantes (de plus de 10 000 habitants en 1999).

Son taux est de 0,55 % de la masse salariale dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants, 0,85 % dans les agglomérations de 50 à 100 000 habitants, 1 % dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (jusqu'à 1,75 % si elles sont équipées d'un transport collectif en site propre). Des majorations sont autorisées (en particulier + 0,20 % dans les communes touristiques). Le taux est de 2,85 % à Paris. A l'origine, le VT devait contribuer aux coûts d'exploitation des réseaux franciliens ; en province il était clairement destiné aux investissements.

## La gratuité des TCU en France

La gratuité des transports collectifs urbains (TCU) a été instaurée ces dernières années dans une trentaine d'agglomérations françaises, le plus souvent des agglomérations de taille réduite (moins de 30 000 habitants).

Elle s'est cependant étendue peu à peu à des agglomérations plus importantes : Gap (49 000 habitants), Vitré (65 000), Compiègne (74 000), Châteauroux (76 000), Castres (83 000), Aubagne (100 000), Niort (120 000) et, très récemment, Dunkerque (200 000).

La gratuité des TCU ne concerne encore qu'une part marginale de la population desservie par les transports collectifs urbains, environ 2 %.

Mais, surtout à gauche (PCF, FI, écologistes), l'idée se répand chez les politiques et séduit les électeurs. La maire de Paris, Anne Hidalgo, s'y est dite favorable et en a ensuite lancé l'étude.

Les agglomérations qui adoptent la gratuité pour tous et sur l'ensemble de leur réseau sont en général des agglomérations où l'offre de TCU est médiocre (pas de TCSP), donc peu coûteuse et où le taux de couverture des coûts d'exploitation par les recettes est faible (10 % à Dunkerque).

Dans ces conditions, la gratuité est peu coûteuse pour la collectivité locale (4,5 M€/an à Dunkerque).

A Grenoble, la gratuité coûterait 36 M€ par an ; à Strasbourg, 53 M€ ; à Lille, 100 M€ ; à Paris, 3 Md€ (l'équivalent du montant annuel des investissements en Ile-de-France).

## Les objectifs de la gratuité

Quatre objectifs, en partie liés, sont cités par les promoteurs de la gratuité.

1 - Même peu développé, le réseau de TCU est coûteux mais indispensable aux captifs, on ne peut pas le supprimer : autant qu'il soit davantage utilisé. Comme on le dit à Dunkerque : « on préfère des bus gratuits et pleins que des bus payants à moitié vides ».

2 - La gratuité garantira le droit au transport des captifs et notamment des familles (en général, la tarification actuelle ne leur est pas adaptée), et elle redonnera du pouvoir d'achat aux personnes ayant des revenus modestes.

3 - En créant un choc financier et psychologique, la gratuité attirera les automobilistes, d'où une diminution de la congestion, de la pollution de l'air, du bruit, des accidents et des coûts externes de la circulation automobile.

4 - La gratuité facilitera l'accès au centre-ville et permettra d'y redynamiser le commerce de proximité.



Bus gratuit à Dunkerque (Wikipedia)

## Une mesure inutile

1 - **La gratuité n'est pas nécessaire pour obtenir une forte hausse de la fréquentation. On peut y parvenir en améliorant l'offre et sa fiabilité** (voir pages 2 et 3) : en accordant aux bus des priorités de circulation, en revenant à la pratique du libre-service, en élargissant les portes et les quais pour accélérer les montées-descentes ; en renforçant les fréquences ; en réduisant l'espace accessible à la voiture ; en augmentant le coût du stationnement...

Lyon détient un double record : les tarifs les plus élevés de France et la fréquentation la plus élevée de France (hors Ile-de-France) soit 320 voyages par an et par habitant. Inversement, à Aubagne et à Niort, malgré la gratuité, la fréquentation (environ 55 voyages) reste inférieure à la moyenne (environ 70 voyages) observée dans les agglomérations de populations comparables, un peu plus de 100 000 habitants (à Angoulême, Arras, Bourges, elle est d'environ 90 voyages).

2 - La gratuité pour tous les usagers permet d'assurer le droit à la mobilité des usagers précaires. Mais elle n'est pas nécessaire. **Une tarification solidaire (Strasbourg), indexée sur le quotient familial** (avec des seuils évoluant en fonction de l'augmentation du coût de la vie), est adaptable aux moyens financiers de chaque usager ; elle peut impliquer la gratuité pour les personnes sans ressources. **La FNAUT est hostile à la gratuité pour tous mais favorable à la gratuité pour ceux qui en ont besoin** : pourquoi se priver de la contribution des usagers solvables ? La tarification doit également être d'un coût raisonnable pour les familles.

Quant à la hausse du pouvoir d'achat, elle est possible par d'autres méthodes (fiscalité, développement des services publics : transport, santé...).

3 - La gratuité accordée récemment aux moins de 20 ans au Luxembourg retardera l'âge de la motorisation. Mais **la gratuité pour tous n'est pas suffisante pour attirer massivement les automobilistes** qui dépensent bien plus en utilisant une voiture plutôt qu'un transport public. Seule l'amélioration de l'offre (vitesse, fréquence, confort) et les mesures de restriction du trafic individuel les incite à changer de comportement : l'automobiliste veut retrouver dans le transport

public les atouts de la voiture personnelle, le choc psychologique attendu par les promoteurs de la gratuité ne fonctionne pas.

La gratuité ne stimule que la fréquentation des usagers captifs et ne provoque qu'un report modal sans intérêt (et mauvais pour la santé) : des piétons et cyclistes se mettent à utiliser les TCU sur de courtes distances, et la circulation automobile diminue très peu.

A Hasselt, les enquêtes ont montré que 21 % des nouveaux usagers des bus étaient d'anciens piétons (9 %) ou cyclistes (12 %) et 16 % d'anciens automobilistes. Les parts de chaque mode de déplacement étant connues en 2000, après l'introduction de la gratuité (voiture et taxi 70 %, 2RM 4 %, bus 4 %, vélo 13 %, marche 9 %), Frédéric Héran a calculé que la gratuité des bus a attiré 4 % des piétons, 3,4 % des cyclistes et seulement 0,9 % des automobilistes ! Au total, la part modale du transport collectif a augmenté d'à peine 1,5 %.

À Châteauroux, selon une étude de Bruno Cordier, 51 % des nouveaux usagers des bus étaient d'anciens automobilistes, 23 % se déplaçaient à pied, 12 % en deux-roues, et il y avait 14 % de déplacements induits par la gratuité.

Trois ans après l'introduction de la gratuité en 2000, le nombre des déplacements effectués en transport collectif a doublé (+ 100 %) mais la part modale du bus n'est passée que de 2 à 4 % ; celle de la voiture n'a diminué que de 70 % à 69 % : elle est inférieure à 50 % à Lyon, Strasbourg et Grenoble...

4 - La gratuité attire peu les automobilistes, le cadre de vie des centres évolue peu. Elle tend même, comme celle des autoroutes urbaines radiales ou le bas prix de l'essence, à renforcer l'étalement urbain générateur de trafic automobile (il est d'ailleurs difficile de fixer une limite géographique à la gratuité des transports : si le transport urbain est gratuit, pourquoi pas le TER ?). Il serait plus efficace de bloquer l'extension des commerces et services périphériques, et d'arrêter de construire des parkings centraux : les piétons et les cyclistes sont de meilleurs clients des commerces que les automobilistes.

## Une mesure dangereuse

A court terme, il est possible d'instaurer la gratuité, même dans des agglomé-

rations importantes, quitte à prendre discrètement des mesures défavorables aux usagers. **A moyen terme**, cependant, des difficultés plus graves apparaissent.

1 - Ce qui n'est pas financé par l'utilisateur doit l'être par le contribuable, une hausse de la contribution des employeurs étant forcément limitée. Or les moyens financiers des collectivités locales diminuent fortement alors que les besoins de transport urbain croissent.

La gratuité prive les collectivités locales des ressources nécessaires pour corriger un sous-investissement chronique et renforcer l'offre de manière ambitieuse. Elle peut donc se révéler rapidement contre-productive. En définitive, la gratuité n'optimise pas la dépense publique : elle monopolise des ressources qui pourraient être consacrées plus utilement aux investissements et à l'amélioration de l'offre.

2 - C'est effectivement en raison de son coût excessif que des grandes villes (Bologne, Castellon de la Plana, Hasselt, Sheffield, Seattle) et même des villes de taille plus modeste ont abandonné la gratuité après quelques années, et concentré leurs efforts sur l'investissement et l'offre. Bologne dispose aujourd'hui d'un remarquable réseau de transport urbain et périurbain qui n'aurait jamais vu le jour si la gratuité avait été pérennisée.

En France, les anciens maires PS Pierre Cohen et Martine Lignières-Cassou ont dû renoncer à leurs promesses électorales, « la gratuité totale en fin de mandat » (Pau) et même « la gratuité pour les moins de 26 ans » (Toulouse). A Amiens, la maire UDI Brigitte Fouré déclarait en 2014 : « la gratuité partielle ou totale des transports sera envisagée... si les finances le permettent ». A Grenoble, la municipalité écologiste a dû écarter la gratuité pour les jeunes.

## Un risque pour la pérennité du VT

Le VT, ressource essentielle des autorités organisatrices, a été conçu pour financer l'exploitation et les investissements, pas la gratuité. Le VT, spécifique à la France, a permis un développement très important des transports urbains. Mais sa légitimité est contestée depuis longtemps par le MEDEF. Celui-ci constate que les TCU desservent mal, voire pas du tout, les zones industrielles et ne bénéficient donc pas à tous les salariés. Il estime par ailleurs que le VT alourdit considérablement les charges des employeurs déjà lourdement pénalisés par rapport à leurs concurrents étrangers.

La gratuité risque donc de remettre en cause le financement tripartite des TCU, au prétexte que : « si les usagers ne paient plus, pourquoi les entreprises paieraient-elles ? ». Rouvrir un débat national sur la légitimité du VT pourrait alors déboucher sur une diminution de son produit. Le nouveau président du MEDEF réclame que le seuil de perception du VT soit repoussé de 11 à 30 salariés : le passage du seuil de 10 à 11 a déjà diminué de 300 M sur 8 milliards le produit annuel du VT.

## La tarification des TCU

**Si la FNAUT est hostile à la gratuité généralisée des TCU, elle est par contre réticente face à une hausse des tarifs, souhaitée par les exploitants et les élus.**

L'évolution récente des tarifs est contrastée. La hausse a été sensible dans les métropoles (Lyon, Lille, Nantes...). La qualité de service, elle aussi, a diversement évolué, son amélioration n'a pas toujours accompagné la hausse des tarifs (contrairement à ce qui est observé à l'étranger, où la qualité de l'offre est bonne quand la tarification est élevée).

Inversement, dans de nombreuses villes françaises, le prix des transports urbains n'a pas suivi l'inflation depuis dix ans alors que les réseaux ont été étendus dans les zones périurbaines. D'autre part, le coût de l'abonnement domicile-travail est dorénavant pris en charge à 50 % par l'employeur.

Une hausse des tarifs urbains peut donc être envisagée, mais avec prudence. Elle doit être accompagnée par la mise en place d'une tarification solidaire (au quotient familial), liée à une amélioration significative de la productivité et de la qualité de l'offre (vitesse commerciale, fréquences) et complétée par une contribution des automobilistes (péage urbain). Le tarif moyen doit aussi être comparé au coût marginal d'utilisation de la voiture en milieu urbain, qui a baissé depuis 2014 suite à la baisse du prix du pétrole mais est seul pris en compte par l'automobiliste.

### Tallinn

Le cas de Tallinn, souvent cité en exemple par les partisans de la gratuité, n'est pas transposable en France. La gratuité n'est viable à Tallinn que parce qu'une partie de la population, en se domiciliant dans la ville et non plus en périphérie, a accepté une hausse sensible de ses impôts : la gratuité a été financée par les communes périphériques (FNAUT Infos 253).

### Provins, Colomiers

Deux villes françaises, Provins et Colomiers, ont dû abandonner la gratuité, non pour des raisons financières mais parce que la gestion de leurs transports locaux a été reprise par une intercommunalité plus vaste (Région Ile-de-France, Toulouse Métropole). Ce sera peut-être le cas d'Aubagne quand cette collectivité sera rattachée à Marseille métropole (page 7).

### Le bus, un bistrot ?

Selon Patrice Vergriete, maire de Dunkerque, « le bus gratuit, c'est aussi instaurer des lieux de vie et d'échanges ; pour imager, les bus de demain doivent être les bistrotiers d'hier ». Subventionner quelques bistrotiers coûterait moins cher que la gratuité...

## Un risque sérieux de paupérisation du TCU



Bus gratuit à Niort (Wikipedia)

### Les attentes du public

Les usagers des TCU ne réclament pas la gratuité pour tous mais en priorité, que les services soient payants ou gratuits, une amélioration de l'offre et de sa fiabilité, et une modération des tarifs, dont les économistes, les exploitants et les élus souhaitent la hausse. Ils refusent une politique d'austérité qui se rencontre de plus en plus souvent (à Lille par exemple) : c'est là que se situe l'urgence, payer ne garantit pas que l'offre sera améliorée. La gratuité n'est pas un problème d'actualité. C'est une idée de mouvements politiques qui ne correspond pas à la demande sociale et répond à des préoccupations purement idéologiques. Le slogan des élus d'Aubagne était : « liberté, égalité, gratuité ». En 2012, le Monde Diplomatique titrait : « la gratuité, un projet de société ».

### Une mesure trompeuse, une solution de facilité

La gratuité détourne l'attention du problème de fond : la place excessive de la voiture en ville. Dans bien des villes qui ont instauré la gratuité des TCU, le trafic automobile n'est pas découragé et le partage de la voirie reste défavorable aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes : Niort a abandonné son projet de BHNS et l'offre de parkings centraux est pléthorique.

Les usagers des transports, les citoyens qui souffrent des nuisances et de l'insécurité engendrées par le trafic automobile, et les contribuables attendent de leurs élus non pas des solutions de facilité, assez démagogiques car les risques ne sont pas explicités, mais une utilisation rationnelle de l'argent public (ne pas faire payer le contribuable à la place de l'usager solvable) et du courage politique.

### Le cas des métropoles

La gratuité est dangereuse en raison de son coût et de l'importance des besoins insatisfaits, elle ne peut que déboucher sur une limitation des investissements et de l'offre : la priorité doit être donnée aux investissements lourds de TCSP, seuls susceptibles de provoquer des changements massifs de comportement des automobilistes.

A Dunkerque, la situation semble différente : la politique de l'ancien maire PS (et ancien ministre des Transports...) Michel Delebarre était catastrophique, le réseau

de bus dans un état lamentable ; la gratuité s'accompagne d'une réelle ambition pour le réseau et d'investissements significatifs (BHNS). Mais la qualité de service s'améliorera-t-elle de manière décisive (le BHNS sera-t-il un vrai BHNS ? le maire a renoncé au tramway, plus efficace que le BHNS, voir FNAUT Infos 265) et rien ne prouve que la gratuité était indispensable.

### Le cas des petites agglomérations

Dans les petites agglomérations (moins de 50 000 habitants), les risques de paupérisation sont analogues mais atténués, surtout si les perspectives de développement de la fréquentation sont limitées. Mais l'offre de transport public reste bas de gamme.

A **Saint-Amand-Montrond** (10 000 habitants), le transport public urbain est assuré depuis 2001 par une navette gratuite qui dessert 35 arrêts répartis dans la ville, du lundi au samedi, à raison de 3 rotations le matin et 4 l'après-midi en hiver, le circuit dure une heure (l'été, 4 et 5 rotations). Rien entre 12 et 14h, avant 9h et après 18h. Fréquence faible et faible amplitude horaire : cette offre ne convient qu'aux captifs.

A **Péronne**, une navette gratuite dessert le centre et des commerces périphériques 6 fois par jour cet été (le Courrier Picard du 22 juillet 2018). Mais l'offre est restée indigente (le dernier service quitte le centre-ville à 17h30).

La mesure répondait à une logique économique : un seul tarif était disponible jusqu'à présent : le carnet de dix tickets à 2,10 depuis 2010. De fait, les recettes étaient très faibles, inférieures au coût du salarié mis à disposition pour la vente. Mais les usagers ne sont pas enthousiasmés : « je préfère payer mon trajet pas cher, comme l'année dernière, et avoir plus de bus dans la journée » ; « le bus gratuit c'est bien, mais si c'est pour attendre le prochain pendant plus d'une heure ou rentrer à pied, je ne vois pas l'intérêt ».

Même dans une petite agglomération, un vrai réseau de TCU ne doit pas répondre aux seuls besoins des usagers captifs, il doit être compétitif face à la voiture et permettre de s'en passer (services de soirée et jours fériés, amplitude horaire élargie, fréquences étoffées).

S'il faut financer la gratuité, peut-on financer aussi la forte amélioration de l'offre, en général sous-estimée, nécessaire pour convaincre l'automobiliste ?

## Péage urbain : une initiative pertinente du gouvernement

Borne automatique de péage urbain à Singapour (Wikipedia)

Malgré l'opposition des députés PS, PC et écologistes, la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 a enfin légalisé le péage urbain comme le réclamaient depuis longtemps la FNAUT et le GART (FNAUT Infos 129, 131, 137, 185, 256). Une légalisation qui avait été refusée par le gouvernement Raffarin au prétexte stupide qu'il ne fallait pas « attenter au pouvoir d'achat des Français ».

Mais la loi a imposé aux agglomérations qui souhaitent l'introduire des contraintes bien trop strictes et injustifiées : seuil démographique de 300 000 habitants, mise en place à titre expérimental uniquement (et pendant une durée maximale de 3 ans), montant du péage limité par décret, vote des élus locaux à la majorité qualifiée.

**La ministre des Transports, Elisabeth Borne, évoquant récemment la future loi LOM qui conclura les Assises de la Mobilité, a souhaité que ces contraintes soient levées**, en particulier la trop courte durée de l'expérimentation qui ne permet pas de rentabiliser les équipements nécessaires à la création du péage. La FNAUT lui a apporté son soutien.

### Le péage urbain est légitime

Le péage urbain n'est pas un gadget, mais une démarche rationnelle.

**Péage de circulation** analogue au stationnement payant dont personne aujourd'hui ne conteste l'efficacité, il permet de réduire le trafic routier (de l'ordre de 20 % à Londres et à Stockholm dans la zone soumise à péage et sur les itinéraires d'accès) et de rétablir sa fluidité. Il stimule les activités économiques en permettant des déplacements professionnels et des livraisons plus rapides. Il facilite une circulation plus fluide des transports collectifs de surface.

**Péage environnemental**, il est une application du principe pollueur-payeur : il permet de limiter les gaspillages d'énergie, les accidents, le bruit et la pollution de l'air, l'occupation excessive de l'espace public par la voiture, le stress urbain et l'effet de serre.

**Péage de financement** enfin, il dégage une ressource nouvelle, affectable au financement des mesures prévues dans un Plan de Déplacements Urbains (aménagements cyclables, transport public).

Le produit du péage pourrait être affecté à des investissements routiers, comme en Norvège, mais cette affectation "vicieuse" serait contre-productive,

toute voirie nouvelle induisant à terme plus de trafic qu'elle ne peut en absorber et renforçant donc la congestion.

### Ni impôt, ni racket

Le péage urbain ne sera introduit que dans des agglomérations où les alternatives à la voiture sont bien développées. L'automobiliste périurbain, s'il est peu fortuné, pourra donc y échapper en se déplaçant autrement qu'en voiture, par exemple en se rabattant en voiture ou à vélo sur les gares et stations terminales de transport collectif selon une pratique déjà répandue, y compris en France ; bien loin de subir un nouvel impôt, il fera ainsi des économies considérables.

Rappelons que le péage urbain est adaptable aux diverses spécificités locales : géographiques, sociales, démographiques, et économiques. La collectivité peut choisir un péage cordon, de zone ou d'axe, le montant du péage et des amendes, sa modulation horaire, les réductions et exemptions.

### Un péage socialement équitable

Les opposants au péage le considèrent comme un droit à polluer la ville réservé aux riches et l'estiment « anti-social ». Cette approche soi-disant sociale néglige une réalité évidente : la réduction de la circulation automobile et l'affectation du produit du péage au transport collectif et au vélo bénéficient eu priorité aux ménages urbains les plus modestes, ceux qui n'ont pas de voiture et souffrent le plus de la pénurie de transport collectif et des nuisances de la circulation routière.

### Un péage inversé ?

Un péage urbain « inversé » est en vigueur à Rotterdam (FNAUT Infos 256), il consiste à verser une récompense financière, baptisée « écobonus mobilité », aux automobilistes qui effectuent un trajet quotidien (domicile-travail essentiellement) aux heures de pointe sur un axe rou-

tier engorgé s'ils acceptent de le reporter en heure creuse : la dépense de la collectivité est compensée par le report possible des travaux routiers « nécessaires » pour supprimer les embouteillages.

Elisabeth Borne, craignant sans doute de susciter la grogne des automobilistes, s'est malheureusement empressée d'évoquer ce type de péage « qui ne coûte rien aux automobilistes », envisagé à Lille et à Bordeaux, et dont le principe est à la fois :

- *irrationnel* car si un automobiliste circule en heure creuse, il échappe aux bouchons et consomme moins de carburant : à quoi bon lui offrir en plus une coûteuse incitation financière ?

- et *anti-pédagogique* car il ne vise pas un report du trafic automobile sur le vélo ou le transport collectif, mais un simple décalage horaire, et n'a donc aucune vertu environnementale.

**En résumé**, la FNAUT souhaite que l'introduction du péage urbain classique - de cordon, de zone ou d'axe - dans les agglomérations françaises soit facilitée par la future loi sur les mobilités.

Bien entendu, elle demande que le produit du péage urbain, comme cela est acté dans la loi Grenelle 2, ne puisse être versé au budget général de la collectivité ou affecté à des travaux routiers (autoroutes et rocade urbaines), mais reste affecté obligatoirement au financement des aménagements cyclables et des transports collectifs en site propre.

Elle invite les élus locaux à se saisir de cet outil efficace et vertueux que constitue le péage urbain, un outil qui a fait ses preuves dans toute l'Europe.

Faute d'une information objective, le péage urbain suscite de fortes réticences en France, mais c'est d'abord parce qu'il est mal connu. C'était aussi le cas du tramway quand quelques associations et experts en ont relancé l'idée au début des années 1970... On disait il y a 30 ans : le tramway, c'est bon pour les Suisses, et le vélo pour les Hollandais. On s'est trompé. Peut-on dire aujourd'hui : le péage, c'est bon pour les Londoniens ?

## Quand Gérald Darmanin défend les taxes sur les carburants

Début août, le ministre des Comptes publics a justifié la hausse des prix à la pompe : « il faut aller vers une économie décarbonée, changer de mode de consommation ; la prime à la conversion fonctionne bien, les Français délaissent la voiture diesel ».

La hausse des taxes répond à plusieurs objectifs : rapprocher les fiscalités de l'essence et du diesel ; intégrer la hausse de la taxe carbone ou « contribution climat énergie », qui concerne toutes les énergies fossiles en fonction de leurs émissions de CO<sub>2</sub> (de 30,5 € la tonne, elle est passée à 44,6 € en 2018 ; en 2019, elle passera à 55 € pour atteindre 86,2 € en fin de quinquennat). Les taxes représentent environ 60 % du prix du carburant.

D'autre part, le prix du baril de pétrole a grimpé de 10 à 14 % par rapport à 2017 pour atteindre 70 à 73 dollars aujourd'hui, en raison de la baisse de la production de l'OPEP (Venezuela, Lybie) et des tensions USA-Iran. Enfin le dollar se renforce face à l'euro et renchérit le prix du baril à l'achat.

Le gazole (encore 78,5 % du carburant consommé) a donc vu son prix bondir de 20,6 % depuis un an (+ 24,9 centimes/litre) et le prix de l'essence d'environ 15 % (+ 20 centimes/litre). Mais le ministre ne tient compte que du prix à la pompe en euros courants : ses chiffres sont peu significatifs et n'informent pas correctement l'opinion. Il ne tient compte ni de l'inflation, ni de la baisse régulière de consommation des voitures, ni de l'évolution du pouvoir d'achat des ménages.

### Une association « révoltée »

L'association de consommateurs CLCV est révoltée par la hausse des taxes. « Il ne s'agit pas de baisser la fiscalité des carburants, nous comprenons la volonté d'un signal prix envoyé au consommateur. Mais il faut stopper les hausses prévues : quelques centimes chaque année. Ça serait un véritable acharnement alors que le prix du baril vient d'exploser », selon son délégué général, François Carlier. « Ces taxes prélevées dans la poche des automobilistes servent avant tout à combler le déficit public. Or l'impact sur le pouvoir d'achat est considérable, surtout pour les populations les plus fragiles, en zone rurale, où l'automobile est indispensable ». L'association 40 millions d'automobilistes n'aurait pas mieux dit ! Il ne manquait qu'une allusion au 80 km/h. Résumons ce discours populiste : le réchauffement climatique, ça commence à bien faire.

MM. Darmanin et Carlier devraient lire l'étude de Jean-Marie Beauvais (FNAUT Infos 260).

## Péage urbain : l'exemple de Stockholm

Pour lutter contre les embouteillages, les responsables politiques de Stockholm ont mis en place un péage cordon en 2006 : une décision qui a suscité de nombreuses réactions négatives de citoyens et de commerçants, mais qui est aujourd'hui bien acceptée.



La décision a suscité de nombreuses réactions négatives, il a donc fallu organiser un référendum.

Une fois en place, le péage urbain a fait diminuer le trafic routier de 20%. L'effet est durable : aujourd'hui le péage est bien accepté et fait partie de la vie quotidienne. Une voie possible aussi pour les agglomérations françaises les plus polluées et touchées par les embouteillages, dont Grenoble est un « bon » exemple ?

### Une ville attractive

Stockholm, capitale de la Suède, est une ville de 940 000 habitants, considérée comme agréable à vivre, car on y trouve beaucoup d'espaces aquatiques, des îles et des espaces verts. Mais une ville agréable à vivre est aussi une ville sans trop de voitures. La Région de Stockholm compte environ 2 millions d'habitants et sa population qui augmente d'environ 3000 habitants par jour (solde naturel et migratoire). Les élus travaillent pour qu'elle soit l'une des plus attractives d'Europe.

À Stockholm les embouteillages étaient depuis longtemps un sujet de débats sans fin. Les nombreuses solutions proposées - supposées définitives - consistaient à créer de nouvelles routes, autoroutes, rocade, tunnels... Quelques-uns de ces projets ont été réalisés, d'autres ont été annulés suite à des manifestations massives des habitants.

### Un enjeu électoral

Suite aux élections de septembre 2002, les socialistes (au niveau national) ont demandé au parti vert de soutenir leur budget. En échange, ils ont promis d'introduire un péage urbain à Stockholm. Mais le maire socialiste de Stockholm avait, avant les élections, promis de ne pas instaurer de péage et l'opinion n'était pas favorable au péage.

Pour apaiser la discussion, les élus ont lancé un référendum « pour ou contre le péage » lors des élections de 2006. Afin que les Stockholmlois aient une idée de l'effet du péage urbain, un système complet a fon-

ctionné pendant six mois avant le référendum. Ce test grandeur nature a été suivi par les responsables politiques, mais aussi par des chercheurs et par les médias.

Les Stockholmlois ont voté pour le péage urbain à 51,5 % et contre à 45,8 %. Le vote a eu lieu uniquement dans la ville centre de Stockholm. Si tous les habitants de la région (26 communes) avaient eu le droit de voter, le résultat aurait probablement donné un résultat négatif. Le péage urbain a donc été mis en place dans une version définitive le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

### Un effet positif

Pendant le test, le nombre de voitures au niveau des péages avait déjà diminué de 20 %. L'effet était plus important au centre-ville et dans les communes voisines de Stockholm. Mais la plupart des communes de la région a aussi constaté une évolution favorable.

Une information intelligible avait été donnée aux habitants pendant toute la durée du test de 2006. La Région, responsable des transports publics, avait mis en place des bus supplémentaires. Après le test, il n'y a pas eu d'augmentation sensible de la fréquentation des transports publics.

Chaque franchissement du cordon coûte entre 1 et 2 euros suivant la période. Il est gratuit avant 6h30 et après 18h30, ainsi que le week-end et l'été. Le tarif maximum par jour est de 6 euros, quel que soit le nombre de passages. Le tarif par passage n'a pas évolué de 2006 à 2016.

Depuis 2006, l'électorat a basculé à droite aux niveaux national, régional et communal. Le péage urbain est devenu une taxe de plus, parmi beaucoup d'autres. En janvier 2016 le tarif a augmenté, de 1 à 3,5 euros suivant l'heure de la journée, il est plafonné à 10 euros et 10 centimes. Le périmètre du péage a été étendu à une autoroute urbaine.

Les chercheurs qui ont suivi le test puis le système permanent concluent que les automobilistes se sont adaptés au péage : ces derniers ont rapidement trouvé des itinéraires et horaires alternatifs pour effectuer leurs trajets « nécessaires », les trajets « inutiles » ont disparu. Les médias ont également conclu que l'opinion avait favorablement évolué dès la mise en place du péage.

À Grenoble, le péage urbain pourrait être une solution. Les habitants sont habitués aux péages autoroutiers. Chaque sortie de la rocade pourrait être équipée d'une barrière de péage ou, comme à Stockholm, de caméras qui photographieraient les plaques d'immatriculation. Il faut juste du courage politique pour lancer une étude.

Anna Sehlin, ADTC-Grenoble ■

# Le péage urbain en Europe

**Le péage urbain se répand en Europe depuis son instauration dans plusieurs villes norvégiennes à la fin des années 1980.**

On admet généralement que le péage n'est viable que dans les grandes métropoles (Paris ou Lyon). Mais il a du sens même dans des agglomérations de taille plus modeste : voirie congestionnée, cadre de vie dégradé, financement difficile des infrastructures. Les villes norvégiennes d'Oslo, Bergen et Trondheim sont peuplées respectivement de 550 000, 260 000 et 160 000 habitants.

## Le péage de Londres



Introduit en 2003, le péage londonien (« congestion charge »), d'un montant de 11,5 livres par jour (13,5 euros), doit être acquitté par les automobilistes se rendant dans le centre de Londres (40 km<sup>2</sup>) entre 7h et 18h en semaine. Les motos et les véhicules électriques ou émettant moins de 100g de CO<sub>2</sub> par km sont exemptés. Le bilan est positif pour les finances publiques, environ 150 millions d'euros par an. Le trafic dans le centre a baissé de 15 % mais les embouteillages y persistent car l'espace accessible aux voitures a été réduit au bénéfice des transports publics et des cyclistes. La circulation s'est également dégradée en périphérie de la zone taxée, si bien que la qualité de l'air ne s'est pas améliorée.

## Le péage de Milan

A Milan, le centre historique est, depuis 2008, une « zone à trafic limité ». Les véhicules les plus polluants ont l'interdiction totale d'y entrer, les autres devant s'acquitter, depuis 2012, d'une taxe de 5 euros par jour entre 7h30 et 19h30. Deux-roues et voitures électriques sont exemptés. En 2015, le nombre de voitures ayant accédé au centre avait diminué de 30 %. Les concentrations de particules fines PM10 ont chuté de 38 % entre 2010 et 2014. Des pics de pollution se produisent toujours mais alors, la mairie n'hésite pas : en décembre 2015,

l'entrée dans la ville a été totalement interdite pendant 3 jours.

La fréquence des métros et tramways ayant été renforcée, 79 % des habitants sont favorables au péage.

## Le péage de Berlin

Encore plus polluée que Paris, la ville de Berlin s'est dotée en 2008 d'une grande « zone verte » qui a la taille de la totalité de la ville de Paris, englobe un million d'habitants et est délimitée par le tracé du « S-Bahn ». Seules les voitures ayant une pastille verte peuvent entrer dans la « Umwelt zone ». La vignette coûte entre 5 et 15 euros, et les amendes en cas de fraude peuvent atteindre 80 euros. La mesure a été très efficace : en 2008, 42 % des grandes voies de Berlin dépassaient le seuil de pollution aux particules fines PM10, il n'y en a plus que 27 %.

## Un péage à Genève ?

Le PS déclarait en 2015 : « Genève doit se doter d'un péage urbain, comme Londres (péage de zone) ou Stockholm (péage cordon). **Les mesurètes ne suffisent plus, il faut de vraies décisions qui nécessitent du courage politique** ; dans les villes qui ont instauré un péage, les habitants, au départ réticents, ont été convaincus par ses avantages ».

Le PS suggérerait une tarification de 5 à 10 francs par jour, soit 100 à 150 francs par mois ou 700 à 1 000 francs par an, permettant de financer les parcs-relais et les transports publics. Mais le parti conservateur UDC s'est opposé au péage : « on discriminerait ceux qui ne peuvent pas payer. L'automobiliste paie déjà beaucoup et rien ne lui revient ».

## Un péage à Grenoble ?

L'agglomération grenobloise pourrait être un bon terrain d'expérimentation du péage urbain, mais les écologistes qui gèrent la ville-centre et les socialistes qui gèrent la métropole y sont hostiles.

Les facteurs favorables sont pourtant nombreux. La population est sensibilisée de longue date aux enjeux environnementaux ; les accès autoroutiers sont saturés aux heures de pointe par le trafic d'échange avec la périphérie ; les emplois sont concentrés sur la ville-centre. Enfin les transports urbains et périurbains sont déjà bien développés, et l'argent manque pour financer l'extension du tramway et le RER. Le péage permettrait par ailleurs d'éviter les investissements routiers anarchiques (élargissement de l'A 48).

## Le bâtisseur du péage urbain

**Pierre Chasseray**, président de l'association 40 millions d'automobilistes : « Elle a bon dos, la planète ! L'Etat va tondre les automobilistes comme des moutons. C'est une hérésie totale. Si on avait voulu faire plus idiot et plus répressif on n'aurait pas trouvé mieux. On va créer une ségrégation entre ceux qui auront les moyens de payer le péage et ceux pour qui cette taxe supplémentaire sera celle de trop ».

**Anne Hidalgo**, maire PS de Paris, tient le même discours : « ce système serait strictement une barrière financière et interdirait aux habitants de la banlieue de rentrer dans Paris ».

**Le péage urbain ne consiste pas à interdire l'accès à la ville, mais à restreindre son accès en voiture en incitant les automobilistes à utiliser les transports publics.**

## Elus hostiles au péage urbain

**Jean-Michel Lattes**, vice-président de Toulouse Métropole : « La ville et la métropole de Toulouse sont opposés au péage urbain. Faire payer les habitants de banlieue pour venir dans Toulouse serait un octroi discriminatoire ; quels que soient leurs revenus, les banlieusards seraient pénalisés. C'est pour cela que les élus bataillent depuis des années pour faire reculer des péages routiers situés près de Toulouse, qui limitent l'accessibilité à la ville et peuvent nuire à l'activité commerciale. Toulouse est plus étendue que Paris, sa densité est bien moindre. Quel périmètre faudrait-il choisir pour instaurer un péage urbain ? Le péage urbain me semble plus adapté à des capitales comme Paris ou Londres, qui ont un très bon réseau de métro ».

**Damien Castelain**, président (SE) de la Métropole européenne de Lille : « Le péage urbain classique me gêne. Devoir payer pour venir travailler et financer les infrastructures à un tarif identique quels que soient les revenus de chacun, me semble injuste. Je préfère l'idée du péage « inversé » ou « positif » mis en œuvre à Rotterdam : les usagers touchent une récompense pécuniaire s'ils évitent de prendre les axes les plus engorgés aux heures de pointe ».

### 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°268  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
Av de la Plage - 86240 Ligugé

**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 : https://www.fnaut.fr

## Les usagers doivent-ils être ignorés ?

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) fait l'impasse sur les usagers des transports, mais ces usagers sont fatigués d'être ignorés.

Pourquoi ne sont-ils pas systématiquement consultés lors des appels d'offres, alors qu'ils sont les premiers concernés ? Pourquoi ne peuvent-ils porter un jugement sur l'exécution du service dans le rapport du délégataire à l'autorité organisatrice ?

La SNCF multiplie les enquêtes d'opinion et de satisfaction. Pourquoi ne multiplie-t-elle pas aussi les enquêtes d'insatisfaction afin d'améliorer la qualité de ses services ? Pourquoi ne consulte-t-elle pas les usagers sur l'offre (horaires, fréquences, correspondances, billettique), sur les points de vente ou sur les commandes de matériel roulant au lieu de les mettre devant le fait accompli et de leur imposer des contraintes si nombreuses, au lieu de se mettre à leur service ? Pourquoi informe-t-elle les associations d'usagers après avoir pris ses décisions ? Pourquoi ne sont-elles pas consultées quand des fermetures de lignes sont envisagées ?

Pourquoi les usagers ne sont-ils pas systématiquement représentés dans les conseils d'administration des exploitants urbains, routiers et ferroviaires ? Pourquoi les comités de lignes ont-ils été supprimés dans certaines régions ? à quand la création de comités de pôles d'échange et de gares ? Le dialogue social ne prendrait-il pas une autre tournure si les négociations s'accompagnaient de l'écoute des usagers ?

Enfin est-il excessif de demander au gouvernement d'encourager davantage les associations indépendantes de tous les lobbys et de faciliter leur travail ?

Les élus territoriaux viennent de réclamer davantage de démocratie de la part de l'Etat. Quant aux usagers, ils expriment la même demande auprès de l'Etat... et des élus territoriaux.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Bordeaux : 21<sup>e</sup> congrès de la FNAUT



Organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine, le 21<sup>e</sup> congrès de la FNAUT s'est tenu à Bordeaux les 5, 6 et 7 octobre 2018. La politique du gouvernement Philippe a fait l'objet d'une analyse contrastée. Si les réformes actées dans le « pacte ferroviaire » ont été saluées (traitement de la dette ferroviaire, exploitation du TER en délégation de service public), la contraction du réseau ferré classique et la politique malthusienne de la SNCF suscitent de vives inquiétudes. Les dispositions de la future loi d'orientation sur la mobilité ont été critiquées : focalisation sur les nouvelles technologies et mobilités routières, report des grands projets urbains et ferroviaires (lignes nouvelles voyageurs et fret), maintien des conditions inévitables de concurrence entre modes de transport.

## La FNAUT fête ses 40 ans

A l'occasion du 40<sup>e</sup> anniversaire de la FNAUT, nous présentons une vue d'ensemble de ses thèses et de ses activités.

Depuis sa création en 1978, la FNAUT a rencontré des difficultés de tous ordres, mais elle a survécu et a réussi à se développer et à s'imposer dans le monde des transports.

Ses débuts ont été très difficiles : elle ne disposait que de moyens matériels dérisoires et devait travailler dans un environnement très hostile à ses thèses.

Elle a cependant attiré rapidement un grand nombre d'associations locales, régionales et nationales, concernées par la problématique consumériste et environnementale des transports.

Mais elle a failli disparaître plusieurs fois par manque d'argent. Grâce à la générosité de ses adhérents, elle a surmonté ses difficultés financières.

Elle a dû s'imposer face à divers électrons libres qui ne représentaient qu'eux-mêmes et ne produisaient rien.

Elle a su résister à plusieurs tentatives d'entrisme et a ainsi sauvé sa stricte indépendance, ce qui lui permet aujourd'hui d'être écoutée, sinon entendue, de ses interlocuteurs de toutes orientations politiques.

Tout en préservant son objectif réformiste de départ, elle a su adapter sa doctrine et son organisation interne à l'évolution profonde et rapide du contexte technique, institutionnel et politique du secteur des transports.

Elle a écarté la tentation du dogmatisme et de l'isolement en s'entourant d'experts et en multipliant les contacts avec des organismes extérieurs.

En définitive, après avoir été longtemps ignorée des décideurs politiques et des médias, elle est aujourd'hui reconnue comme la seule « voix des usagers des transports » par les journalistes, les élus et l'administration.

**Jean Sivardière**

## Sommaire

<b>Le congrès de la FNAUT</b>	<b>2-5</b>
Les Tickets verts et rouges	6
<b>Les 40 ans de la FNAUT</b>	<b>7</b>
Nos activités, nos atouts	8
Etudes, expertises, colloques	9
Nos interventions	10
Nos succès	11

# Le 21<sup>e</sup> congrès de la FNAUT

Bordeaux, place de la Bourse (FM)

Depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans (voir encadrés). Comme son 7<sup>e</sup> congrès en 1990, son 21<sup>e</sup> congrès s'est tenu à Bordeaux, les 5, 6 et 7 octobre 2018, dans un amphithéâtre de l'Université, située place de la Victoire, dans le centre-ville. Plus de 120 personnes y ont participé.

L'organisation de ce congrès a été coordonnée par Christian Broucuret, président de la FNAUT Nouvelle Aquitaine, avec l'aide de son collègue Alain Roux et de Fabrice Michel, responsable de la communication au siège national de la FNAUT. Elle a reçu le soutien matériel et financier de Bordeaux Métropole, du Conseil départemental de la Gironde, du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine et des Transports de Bordeaux Métropole (TBM).

La préparation et l'animation des débats ont été assurées par Bruno Gazeau, président de la FNAUT, aidé des membres du bureau national.

Le vendredi 5 octobre, veille des débats, les congressistes ont pu participer, par un temps magnifique, à l'une des trois visites techniques, très instructives, qui étaient proposées :

- le dépôt des tramways bordelais ;
- le poste de commande de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux (SEA) ;
- une visite de la ville de Bordeaux en utilisant les transports collectifs.

De nombreux documents des associations membres de la FNAUT et de la FNAUT nationale ont été présentés sur le lieu du congrès.

Le samedi, les congressistes ont été accueillis par Bruno Gazeau et Christophe Duprat, représentant Alain Juppé, maire de Bordeaux.

## Les congrès de la FNAUT

Nos congrès ont été organisés avec une parfaite régularité : Tours 1979, Lille 1980, Toulouse 1982, Nantes 1984, Lyon 1986, Strasbourg 1988, Bordeaux 1990, Amiens 1992, Dole 1994, Montpellier 1996, Saint-Denis 1998, Orléans 2000, Lyon 2002, Saint-Lô 2004, Besançon 2006, Le Mans 2008, Nancy 2010, Lons-le-Saunier 2012, Nantes 2014, Strasbourg 2016, Bordeaux 2018.

## Le rôle des congrès

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

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

Enfin, le dimanche après-midi, à l'issue du congrès, une visite guidée du magnifique centre historique de Bordeaux, classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO, a été organisée à l'intention des congressistes.

## Rapport de conjoncture et motion générale

Le rapport de conjoncture (page 3) présenté par Alain Roux, membre de la FNAUT Nouvelle Aquitaine, est une analyse de la politique des transports mise en œuvre par le gouvernement, effectuée en toute indépendance, basée sur des faits précis et non des considérations idéologiques ou partisans.

Le rapport souligne le manque d'intérêt du gouvernement pour le secteur des transports et de l'environnement, son absence de vision à long terme, sa focalisation sur la mobilité routière et les véhicules électriques, son indifférence aux menaces pesant sur les transports publics urbains et le rail, son refus d'affecter le montant de la fiscalité écologique au financement des modes de transport propres et durables, sa grande sensibilité aux lobbies ne défendant que des intérêts économiques.

Sur la base de ce rapport, Bruno Gazeau a présenté aux congressistes une analyse de l'actualité (voir FNAUT Infos 267) et le projet de motion destinée au Premier ministre.

Soumis par avance aux congressistes, le rapport de conjoncture et la motion ont été adoptés à la quasi-unanimité des participants, qui ont ainsi confirmé leur déception et leur inquiétude face à la politique suivie par le gouvernement.

Une nouvelle fois, la FNAUT a confirmé sa forte cohésion interne malgré la diversité des préoccupations de ses associations et des sensibilités politiques de ses militants.

## Débat avec les élus

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus a réuni : Alain Rousset, président PS du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine ; Benoît Simian, député de la Gironde, rapporteur du budget des transports ; Cécile Monseigneur, présidente de la commission Mobilité du Conseil départemental de Gironde ; et Christophe Duprat, vice-président de Bordeaux Métropole chargé des transports. Le débat a été animé par le journaliste Benoît Lasserre.

## Politique ferroviaire

Le débat du samedi après-midi était consacré à la politique ferroviaire, il a été animé par

Bruno Gazeau et Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT. Notre invité était Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau, qui a présenté sa conception du rôle du réseau ferré dans l'aménagement du territoire, puis précisé les moyens financiers de SNCF Réseau et ses projets d'investissements.

## Tickets verts et rouges

Le congrès a par ailleurs, à l'issue d'une discussion animée par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT, et traditionnellement très suivie, attribué ses prix - Tickets verts et Tickets rouges, Coups de chapeau et Amendes - dans un souci de pédagogie, en écartant tous les risques de polémiques techniques ou politiciennes (page 5).

## Vie de la FNAUT

Le dimanche, plusieurs réseaux thématiques de la FNAUT se sont réunis : mobilité urbaine (animateur Alain Richner), trains TET, auto-train et TGV (Jean Lenoir), TER (Alain Roux et Véronique Wiesinger) et mobilité durable (Anne-Marie Ghémard). Une rencontre, animée par Annick de Montgolfier, a réuni Bruno Gazeau et les militants de la FNAUT membres d'un Conseil économique, social et environnemental régional (CESER). En dernière séquence :

- Christian Broucuret a présenté les activités des associations membres de la FNAUT Nouvelle Aquitaine ;
- Jean Lenoir a rappelé les actions de lobbying auxquelles il a participé pour défendre la politique ferroviaire souhaitée par la FNAUT ;
- Jean Sivardière a résumé les enquêtes et études réalisées récemment par les militants de la FNAUT, et les expertises récentes ou en cours confiées à des consultants ;
- enfin Bruno Gazeau a présenté le programme d'interventions de la FNAUT auprès des décideurs et insisté sur la participation souhaitable des usagers des transports à la préparation des décisions qui les concernent (voir édit).

## Les actes du 21<sup>e</sup> congrès

Les actes comprendront un résumé du rapport de conjoncture, la motion adoptée par les congressistes, les principales déclarations des élus invités au débat du samedi matin sur la politique régionale des transports, un résumé de l'exposé de Patrick Jeantet, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges, Coups de chapeau et Amendes, un compte-rendu des travaux des ateliers et un résumé des exposés présentés à la fin du congrès. Le document sera prochainement disponible auprès du siège de la FNAUT (chèque de 5 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).



Bordeaux, place de la Bourse (FM)

La France est confrontée à des défis environnementaux redoutables dont le secteur des transports est un responsable majeur : pollution de l'air, dégradation de la santé publique, réchauffement climatique et menaces sur la planète. La pollution de l'air (qui n'affecte pas que les zones denses) provoque 50 000 décès prématurés par an. Un tiers de l'énergie consommée en France l'est dans le seul secteur des transports, et 95 % de cette énergie provient du pétrole. Les émissions de gaz à effet de serre des transports atteignent un tiers des émissions nationales. Les déséquilibres territoriaux s'aggravent.

La maîtrise des trafics routiers et aériens est indispensable. Mais leur report sur les modes peu consommateurs d'énergie et respectueux de l'environnement local et de la planète n'est manifestement plus à l'ordre du jour de la politique gouvernementale.

**Des mesures utiles, innovantes et souvent courageuses ont déjà été prises** (reprise de la dette ferroviaire par l'Etat, exploitation du TER en délégation de service public, réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, plan vélo...), mais elles ne vont manifestement pas assez loin.

**Le gouvernement doit agir de manière plus volontariste.**

La FNAUT demande en particulier au gouvernement de supprimer les niches fiscales dont bénéficient le transport aérien et le transport routier de fret, et d'affecter le montant des recettes supplémentaires de l'Etat au financement des modes de transport propres et durables : vélo, autopartage, transport collectif, fret ferroviaire...

Elle rappelle au gouvernement sa responsabilité en termes d'aménagement du territoire : le schéma des services ferroviaires d'intérêt national doit être élaboré rapidement puis voté par le Parlement, et la desserte ferroviaire, diurne et nocturne, des villes moyennes doit être sauvegardée et dynamisée.

Elle insiste sur la nécessité et l'urgence du 4<sup>e</sup> appel à projets de mobilité urbaine permettant la revitalisation des étoiles ferroviaires et le développement des RER métropolitains.

**La FNAUT lance donc un appel solennel au gouvernement pour qu'il se dégage de l'influence des lobbies économiques et prenne enfin des mesures ambitieuses, à la hauteur des enjeux, seules susceptibles de provoquer des chocs psychologiques et de faire évoluer massivement les comportements des personnes et des entreprises sans pour autant leur imposer des contraintes insupportables.**

## Rapport de conjoncture

Nous résumons ici le rapport de conjoncture présenté par Alain Roux. Ce rapport est centré sur la politique de l'Etat ; la politique des collectivités territoriales est illustrée par l'attribution des Tickets verts et rouges.

### Beaucoup d'incertitudes

Les Assises de la Mobilité avaient pour but l'élaboration d'une loi d'orientation des Mobilités (LOM). Mais le saucissonnage des thèmes étudiés ne pouvait déboucher sur une vision politique d'ensemble, et les débats se sont focalisés sur les nouvelles mobilités et technologies, essentiellement routières (FNAUT Infos 262).

Les rapports Duron et Spinetta (FNAUT Infos 264) ont acté l'abandon de l'objectif, considéré comme « illusoire », d'un « report modal » des trafics routiers et aériens sur le transport collectif urbain et le rail, et l'abandon des grands projets ferroviaires.

Le rapport Duron préconise la poursuite des projets autoroutiers (contournements de Strasbourg, Rouen...) alors qu'ils ne font que générer de l'étalement urbain sans venir à bout de la congestion ; il écarte toute extension du réseau des LGV et repousse à 2050 la mise en service des accès au tunnel de base du Lyon-Turin, ce qui constitue un non-sens économique et environnemental.

Quant au rapport Spinetta, il souhaite une contraction du réseau ferré, sans aucune attention à l'aménagement du territoire, et la concentration de l'offre ferroviaire sur quelques niches : RER métropolitains et relations TGV, mais uniquement sur des distances moyennes (trajets en 3h).

La loi « pour un nouveau pacte ferroviaire », adoptée en juin 2018, a été approuvée par la FNAUT. Elle a apprécié la reprise d'une large part de la dette ferroviaire par l'Etat et l'introduction de la concurrence entre opérateurs pour l'exploitation du TER.

Mais de nombreuses inconnues subsistent : avenir des petites lignes voyageurs et fret, avenir du fret ferroviaire, convention collective du secteur ferroviaire, contenu du schéma des liaisons TGV et Intercités qui doit être présenté au Parlement, comme cela est prévu depuis... 2014 (FNAUT Infos 266).

### Sur le terrain

En ville, la pollution de l'air s'accroît, la remontée du prix du pétrole et des carburants routiers se précise et les besoins insatisfaits de mobilité sont criants : les transports collectifs d'Ile-de-France et des métropoles de province sont saturés. Mais on attend toujours que l'Etat lance le 4<sup>e</sup> appel à projets de transports en site propre, prévu par le Grenelle de l'environnement, pour permettre aux collectivités locales de poursuivre leurs investissements, et renforce son plan vélo.

Pendant ce temps, la voiture électrique et autonome est toujours présentée comme la solution miracle : le rôle incontournable du transport collectif, ossature du dispositif de mobilité et transport de masse, n'est pas pris en compte.

Malgré la forte hausse de la fréquentation du train en 2017, la contraction du réseau ferré classique et celle de l'offre, au détriment des villes moyennes, se poursuivent (trains de nuit, services Intercités, auto/train et même TGV), la qualité des services se dégrade, le recours au car s'étend sur les relations TER, la commercialisation numérique se généralise et laisse de côté une large partie de la clientèle.

Les liaisons par cars Macron (en particulier les liaisons SNCF Ouibus) se développent et ne sont soumises à aucune redevance routière. Le gouvernement laisse SNCF Mobilités pratiquer une politique malthusienne et suicidaire (FNAUT Infos 268). Le schéma des services ferroviaires d'intérêt national n'est toujours pas élaboré par l'Etat.

Comme la réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, l'abandon de l'aéroport de NDDL est un point très positif mais non décisif. Les Assises de l'aérien ont été l'occasion d'un greenwashing de l'avion, les niches fiscales dont bénéficie le transport aérien ont été maintenues.

Alors qu'il croît en Europe, le fret ferroviaire régresse en France. Seule une vignette forfaitaire, non kilométrique, est envisagée pour taxer le fret routier.

Certes les crédits affectés au réseau ferré ont sensiblement augmenté, mais le réseau continue à vieillir, et les petites lignes UIC 7 à 9 (voyageurs et fret) ne sont plus entretenues.

En dehors de la hausse de la fiscalité carbone, encore insuffisante, rien n'a été fait pour corriger les conditions inéquitables de concurrence entre modes de transport, particulièrement pénalisantes pour le rail. L'évolution climatique devient de plus en plus inquiétante mais ne suscite pas une réaction à la hauteur d'une situation alarmante : les engagements pris par la France lors de la COP 21 ne sont pas respectés.

### En conclusion

Le rapport de conjoncture souligne le manque d'attention de l'Etat au secteur de la mobilité malgré son impact décisif sur l'environnement, son engagement excessif et irréflecté en faveur de la mobilité routière et des véhicules électriques, son manque de réaction et d'ambition face aux menaces pesant sur les transports collectifs terrestres.

## Interventions des élus : métropole et territoires

De gauche à droite : Christophe Duprat, Célia Monseigne, Bruno Gazeau, Alain Rousset et Benoît Simian

(FM)

Selon **Christophe Duprat**, la fréquentation du réseau bordelais (90 km de lignes de tramway, 130 rames) est en hausse. Si le trafic automobile diminuait de 15 %, les bouchons disparaîtraient, il faut développer toutes les alternatives : covoiturage, autopartage, vélo, transport collectif... et arriver vite à une billetterie unique couvrant toute la chaîne des déplacements : réseau urbain et TER, mal coordonnés. Les difficultés techniques sont considérables, surtout depuis que la Région, agrandie, comprend 29 agglomérations.

Dans la métropole bordelaise, le taux de couverture des frais d'exploitation par les recettes est de 34 %. Les 2/3 des usagers du réseau bordelais habitent hors de la Métropole. Le Département est l'échelon administratif de trop.

**Alain Rousset** déplore que les rangs des associations d'usagers soient trop peu fournis alors que les besoins sont mal satisfaits, mais ne dit pas comment faire pour y remédier...

Il faut se donner les moyens d'une croissance de la clientèle des transports publics. Il dénonce les dysfonctionnements de la SNCF, les évaluations fantaisistes des coûts de remise en état du réseau ferré donnés par SNCF Réseau et les sur-

coûts : le montant d'un devis (cas de Libourne-Bergerac) peut doubler en 6 mois... M. Rousset se montre très pessimiste quant à l'avenir des lignes régionales de sa Région (Périgueux-Agen, Limoges-Brive par Saint-Yrieix...).

Il souligne les inégalités croissantes : les métropoles attirent beaucoup plus les talents que les villes moyennes. La Métropole ne diffuse pas de la solidarité, seule la fiscalité peut le faire.

Il faut déconcentrer l'Etat. Le produit d'une écotaxe doit être affecté, le contribuable veut savoir où va son argent.

**Célia Monseigne** pense qu'il faut définir le seuil d'acceptabilité des correspondances et du confort souhaitable de façon à augmenter la part modale des transports publics. Les associations d'usagers sont utiles, elles permettent l'expression des besoins, auxquels il faut répondre à 5-10 ans, pas à 30 ans.

Dans sa commune (Saint-André-de-Cubzac), les infrastructures routières ont été des aspirateurs de voitures : 78 % des trajets domicile-travail se font en voiture. 50 % des usagers du TER sont des lycéens et collégiens. La métropolisation renforce la concentration des services dans les

grandes villes, augmentant encore les besoins de déplacement ; il faut une solidarité territoires-métropoles. Un travail commun Métropole-Département sur l'intermodalité et l'intégration tarifaire est nécessaire.

**Benoît Simian** insiste sur l'urgence des financements : il faut redonner aux collectivités locales une autonomie fiscale. Il souhaite pousser le sujet des RER métropolitains. Il souhaite que toutes les collectivités instaurent le versement transport mais il est opposé à la gratuité des transports urbains. La Région doit être un assembleur des mobilités.

Il estime qu'il faut réformer la SNCF par l'arrivée de la concurrence entre opérateurs. Il s'intéresse au train à hydrogène, une innovation portée par un concurrent de la Deutsche Bahn.

Il attend un signal fort du gouvernement face à la dégradation du climat. Il est favorable à une écotaxe régionale et à la réouverture du Pau-Canfranc. Il ne faut pas opposer TER et TGV, qui est aussi un train du quotidien, ne pas opposer LGV ou lignes nouvelles pour le fret, et petites lignes. Pour le GPSO, il faut un financement spécifique, comme pour le Grand Paris Express.

## L'intervention de Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau



Patrick Jeantet (FM)

Le 1<sup>er</sup> janvier 2020, l'EPIC SNCF deviendra une société anonyme et gagnera de l'autonomie par rapport à l'Etat. Le pacte ferroviaire a été voté par le Parlement mais des précisions doivent encore être apportées par les futurs décrets et ordonnances.

La reprise partielle de la dette ferroviaire (35 Md€ sur 45) allègera la SNCF de 1 Md€ de frais financiers par an, elle permettra d'investir plus rapidement.

SNCF Réseau doit non seulement être l'architecte de la construction du réseau ferré, mais d'abord être le pivot de la gouvernance de l'ensemble du système ferroviaire pour que les infrastructures puissent assurer l'ensemble des services attendus. C'est SNCF Réseau qui doit être responsable de l'optimisation de la distribution des sillons et de l'affectation des voies à quai.

SNCF Réseau gère plus de 1 500 chantiers et embauche 900 agents par an, mais a des difficultés de recrutement car les salaires sont trop bas.

La priorité porte sur la rénovation du réseau des lignes principales UIC 1 à 6 pour améliorer leurs performances, et celle des grandes gares, qui permettra de créer des RER métropolitains et d'intensifier les relations entre les métropoles et les villes moyennes.

SNCF Réseau dépensera 4,2 Md€ en 2019 contre 2,7 en 2008 (+ 55 %), l'effort sera maintenu pendant dix ans.

Le Gouvernement a refusé de suivre les recommandations de la mission Spinetta concernant les lignes régionales UIC 7 à 9 (aucune ligne de cette catégorie n'est rentable). Ces lignes bénéficieront de deux Contrats de Plan Etat-Régions, 300 M€ sont prévus à cet effet.

SNCF Réseau a élaboré une nouvelle méthode de modernisation des lignes d'aménagement du territoire afin d'abaisser les coûts de rénovation et de maintenance. La démarche est très ouverte, basée sur le dialogue, avec le souci de l'innovation dans le but d'améliorer les méthodes d'exploitation.

SNCF Réseau est au service des territoires et en souhaite une desserte fine, mais c'est l'Etat qui décide la fermeture des lignes et non SNCF Réseau.

La dette augmente de 2,6 Md€ par an. Le système ferroviaire est trop cher de 20 % à 30 %. Pour la maîtriser, SNCF Réseau doit faire 2,6 Md€ de productivité. La stabilisation de la dette nécessite impérativement une augmentation des commandes de sillons mais, depuis 2008, le nombre de circulations n'augmente plus. Les coûts de maintenance comportent 85 % de frais fixes. Une baisse du niveau

des péages n'est envisageable que si le nombre des trains en circulation augmente sensiblement : il faut rendre les péages plus flexibles.

Patrick Jeantet veut favoriser l'innovation et l'industrialisation.

L'introduction de la signalisation ERTMS sur la LGV Paris-Lyon permettra de passer de 12 à 16 trains par heure. ERTMS sera également introduit sur la ligne classique Marseille-Nice. Le train autonome est prometteur, il ne s'agit pas de faire des économies de personnel mais des gains de capacité des lignes.

Patrick Jeantet souhaite avoir une relation directe avec ses clients (mais il se dit opposé à la présence d'un représentant des usagers au sein de son conseil d'administration...).

Le Contournement de Nîmes et Montpellier par une ligne nouvelle mixte (CNM) pose actuellement problème puisque la correspondance entre les deux gares de Montpellier, Sud de France et Saint-Roch, est longue et pénible. Mais, à terme, le CNM sera une réalisation utile et fonctionnera bien (mais la ligne existante de tramway est sinueuse et restera inadaptée à une liaison rapide entre les deux gares...). Selon Patrick Jeantet, l'objectif initial du CNM consistait à séparer les trains de voyageurs et de fret, mais cet objectif a ensuite évolué, d'où la situation actuelle.

Une nouvelle gestion des gares doit les transformer en pôles d'échanges multimodaux. Ce seront des filiales de SNCF Réseau.

## Tickets verts et coups de chapeau



Projet de tramway d'Avignon (Tecelys)

### Tickets verts

1 - Un premier Ticket vert a été décerné aux élus de la **communauté d'agglomération du Grand Avignon**, présidée par Jean-Marc Roubaud (LR), qui ont validé en mars 2018 la deuxième phase de la ligne de tramway de l'agglomération malgré l'opposition dogmatique et incompréhensible de Cécile Helle, maire PS d'Avignon, qui s'était déjà opposée à la première phase, préférant le bus électrique en site propre (BHNS) au tramway. Un succès pour l'association AtoutsTram, membre de la FNAUT, qui défendait le tramway avec énergie depuis de nombreuses années.

2 - Un deuxième Ticket vert a été décerné à la **Collectivité Territoriale de Corse (CTC)** présidée par Gilles Simeoni. La CTC, après avoir rejeté les propositions ruineuses de la SNCF et créé la société d'économie mixte des Che-

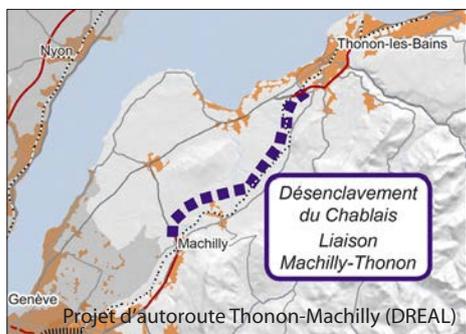
mins de fer de la Corse (CFC) en 2012, a pris en mains avec succès l'exploitation du réseau ferré corse : l'offre a augmenté de 40 % et la fréquentation de 70 %, la contribution publique par voyageur.km a diminué de 40 % malgré la croissance de l'offre bien que les lignes corses soient des lignes de montagne, l'autocar n'assure que 1,4 % du trafic. Ces succès constituent un contre-exemple instructif des assertions du rapport Spinetta concernant les « petites lignes » (FNAUT Infos 264) et des méthodes d'exploitation de la SNCF (FNAUT Infos 257).

3 - Un troisième Ticket vert a été décerné aux **villes de Vincennes et Charenton-le-Pont (Val-de-Marne)** qui ont institué en avril 2018 le stationnement payant pour les 2 roues motorisés (motos et scooters) sur des emplacements réservés. Ces décisions font suite aux incivilités constatées de la part des usagers des deux-roues motorisés qui empruntent les trottoirs et mettent en insécurité les piétons. L'objectif est également de faire participer ces usagers au coût de l'occupation du domaine public (voir l'article de Rue de l'Avenir, FNAUT Infos 268).

### Coups de chapeau

Trois coups de chapeau ont été donnés par les congressistes pour des initiatives variées porteuses d'avenir.

## Tickets rouges et amendes



### Tickets rouges

1 - Un premier Ticket rouge a été attribué à la **Région Auvergne-Rhône-Alpes** qui a refusé d'intervenir financièrement pour que les lignes régionales et inter-régionales Saint-Claude - Oyonnax-(Bourg-Lyon), Thiers-Montbrison (Clermont - Saint-Étienne), Volvic - Le Mont-Dore et Laqueuille-Eygurande (Lyon-Bordeaux par Brive), abandonnées depuis des années par SNCF Réseau, puissent être maintenues en exploitation. La Région AuRA a même refusé d'intervenir pour rétablir l'itinéraire Lyon-Montluçon alors que la Région Nouvelle Aquitaine a rétabli la liaison Bordeaux-Montluçon.

La **Région Bourgogne - Franche-Comté** a aussi sa part de responsabilité : elle n'a pas réagi quand SNCF Réseau a fermé la ligne Saint-Claude - Oyonnax.

Toutes ces fermetures irréfléchies provoquent un démaillage du réseau ferré qui

risque d'accélérer la désertification des territoires (Massif central, Jura...).

2 - Un deuxième Ticket rouge a été attribué au **Conseil départemental de Haute-Savoie** (DVD, LR, UDI) pour la relance du projet d'autoroute Thonon-Machilly malgré l'avis très défavorable de l'Autorité environnementale. Ce projet routier archaïque n'est autre que la résurgence du projet d'autoroute A400 qui avait été invalidé par le Conseil d'État en 1996, suite à une intervention conjointe de FNE et de la FNAUT.

Le projet Thonon-Machilly est d'autant plus absurde que l'ouverture du CEVA Genève-Annemasse fin 2019 et la mise en service du Léman Express entre Genève et Évian permettra de transporter efficacement de très nombreux frontaliers au cœur de Genève et de limiter la circulation routière.

### Amendes

1 - **Franck Reynier**, député-maire UDI de Montélimar et président de Montélimar-Agglomération : il propose que les collectivités locales portent la maîtrise d'ouvrage de la gare TGV d'Allan et emprunte 100 millions d'euros sur 50 ans pour réaliser cette « gare des betteraves » sur la LGV Méditerranée. Ce caprice de notable, soutenu par la Région AuRA, pourrait mener à la disparition de la desserte TGV (par la ligne classique) des villes de la vallée

1 - **Le tramway transfrontalier Strasbourg-Kehl**, lancé par l'Eurométropole de Strasbourg et la ville de Kehl, est en service depuis avril 2017, et **le tramway transfrontalier Bâle - Saint-Louis**, cofinancé par de nombreux acteurs dont Bruxelles, l'est depuis décembre 2017. Ces deux opérations sont des succès commerciaux, la seconde intéresse 30 000 frontaliers travaillant en Suisse.

2 - **Claude Robert**, maire sans étiquette de Vandières, **Mathieu Klein**, président PS du Conseil Départemental de Meurthe et Moselle, et **François Vansson**, président LR du CD des Vosges, continuent à soutenir, comme la FNAUT, le projet de gare TGV-TER de Vandières malgré l'immobilisme ou l'hostilité d'autres élus du Grand Est et leur soutien à la gare TGV de Louvigny, construite de manière absurde à quelques kilomètres à l'est de l'axe TER Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg.

3 - **TISSEO, syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération de Toulouse** : son exploitant Tisseo Voyageurs mène une campagne vigoureuse et répétée contre le harcèlement sexiste dans les transports à l'initiative de l'AUTATE, association locale d'usagers, membre de la FNAUT, et de la Ligue des droits de l'homme.

du Rhône (Valence, Montélimar, Orange, Avignon-Centre, Arles et Miramas).

2 - **Pierre Castel**, maire LR de Quillan (Aude). Entre Limoux et Quillan, la voie ferrée, très détériorée, est fermée depuis janvier 2018. Il faudrait trouver 30 M€ pour la sauver. Les défenseurs du rail estiment que cette ligne, si elle était bien exploitée dans le cadre d'une délégation de service public, serait d'un coût raisonnable pour la collectivité. Mais le maire de Quillan veut transformer son emprise en piste cyclable.

3 - **Olivier Carré**, maire LR d'Orléans, et **David Thiberge**, maire PS de Saint-Jean-de-Braye. Ces élus irresponsables sont tous les deux opposés à la réouverture de la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire souhaitée par la Région Centre - Val-de-Loire et dont l'emprise a été préservée : le premier veut éviter la suppression de quelques places de parkings dans le quartier de la gare d'Orléans ; le second soutient lui aussi les riverains de la ligne sans se préoccuper de l'intérêt général, alors que l'axe routier parallèle est complètement saturé et accidentogène. Le manque de solidarité territoriale est manifeste : les deux communes d'Orléans et Saint-Jean-de-Braye sont déjà desservies par le tramway ; les communes plus éloignées d'Orléans resteraient donc isolées.

Olivier Carré, maire d'Orléans et président de la Métropole, veut également mettre le tramway en voie unique sur le pont George V, ce qui en perturberait sérieusement l'exploitation !

# Une transition écologique rapide est possible !

**A l'occasion de la démission du ministre Nicolas Hulot et de la publication du dernier rapport du GIEC, la FNAUT a demandé au gouvernement et aux collectivités territoriales de réagir en prenant enfin des mesures décisives : une action plus rapide et plus vigoureuse est indispensable.**

Les décideurs politiques peuvent, sans « faire la révolution » et bouleverser notre mode de vie, prendre d'urgence quelques mesures ambitieuses - réglementaires, fiscales, politiques - qui auraient **un impact concret et un rôle pédagogique décisifs.**

La démission de Nicolas Hulot a mis en relief les graves faiblesses et lacunes de l'action du gouvernement. Les petits pas ne suffisent pas pour enrayer la pollution croissante et l'emballage du réchauffement climatique.

Selon le dernier rapport du GIEC, un recul massif d'émissions exigera « une transition rapide et de grande portée en matière d'énergie, d'usage des sols, de transports, de bâtiments et de systèmes industriels », un mouvement « sans précédent ». Pour Les Echos, « si on ne fait rien, le réchauffement atteindra 1,5° C entre 2030 et 2052. Si l'on va au-delà, c'est tout le visage de la planète qui changera : désertification de régions entières, disparition de milliers d'espèces animales, fonte du Groenland ». Et comme l'explique le climatologue Jean Jouzel, « le destin de la planète est en train de se jouer, or en matière climatique, un retard ne se rattrape pas ; la balle est dans le camp des politiques ».

## Les responsabilités sont connues

Voiture, camion et avion sont les moyens de transport les plus dangereux pour l'environnement local et la planète. Leur maîtrise est un outil indispensable de la transition énergétique. Mais la mobilité a été peu prise en compte par le Conseil national de la transition écologique (CNTE) ou lors des Assises de la Mobilité, et les critères d'évaluation des investissements ne tiennent pas suffisamment compte des économies d'énergie possibles.

## Pourquoi cette inaction ?

Ce n'est pas en multipliant les « nouvelles mobilités » routières que les problèmes (congestion des voiries, accidents, étalement urbain, accès difficile à la mobilité, pollution de l'air, émissions de CO<sub>2</sub>...) seront résolus.

Les lobbies économiques (constructeurs automobiles, pétroliers, BTP, transporteurs routiers, secteur aérien...) sont légitimes mais ne doivent pas imposer leurs choix à Bercy qui les soutient systématiquement et au gouvernement, dont le devoir est de privilégier l'intérêt général et le long terme.

## Qu'attend le gouvernement pour réorienter sa politique de transport ?

- pour ramener de 10 % à 5,5 % le taux de TVA appliqué aux transports publics de proximité ?

- pour lancer un 4ème appel à projets de mobilité urbaine axé sur les aménagements cyclables, le tramway, le RER ?

- pour élaborer un vaste programme de développement de l'autopartage incitant les citoyens à se démotoriser et à se déplacer à vélo ou en transport public ?

- pour enrayer l'étalement urbain en bloquant l'implantation de grandes surfaces commerciales périphériques ?

- pour simplifier l'autorisation du recours au péage urbain, promise par le ministre des Transports dans le cadre de la loi LOM ?

- pour éliminer les niches fiscales accordées au fret routier et introduire une écotaxe kilométrique et non forfaitaire (comme en Suisse et en Allemagne) ?

- pour lancer les grands investissements ferroviaires nécessaires au développement du trafic voyageurs et du fret ferroviaire, c'est-à-dire moderniser les grandes lignes classiques, sauvegarder les petites lignes voyageurs et fret indispensables aux villes petites et moyennes et aux territoires ruraux, rouvrir des lignes régionales et créer des lignes nouvelles dont les accès au tunnel interfrontalier du Lyon-Turin ?

- pour taxer le kérosène consommé par les avions lors de vols intérieurs (FNAUT Infos 266) ?

- pour écarter les projets de contournements d'agglomérations, qui ne font que générer de l'étalement urbain sans réduire la congestion) ou de canal à grand gabarit conçus il y a plus de 50 ans ?

- pour abandonner le dernier plan autoroutier (700 M€ de contribution de l'Etat alors qu'en 2017, les sociétés autoroutières ont distribué 4 Md€ de bénéfices à leurs actionnaires...) ?

- pour réduire les vitesses maximales autorisées sur les autoroutes (120 km/h) et voies express (100 km/h) ?

## Qu'attendent les collectivités territoriales pour agir elles aussi ?

- pour accorder systématiquement aux autobus des couloirs réservés et des priorités de circulation aux carrefours ?

- pour ramener à 30 km/h la vitesse maximale autorisée en ville (le 50 km/h étant maintenu sur les grands axes) ?

- pour étudier dès maintenant l'instauration du péage urbain ?

**Si ces propositions étaient mises en œuvre, on réduirait à la fois les nuisances locales et les accidents, leurs coûts pour la collectivité (santé publique...), la facture pétrolière et les émissions de carbone.**

## Le plan vélo du gouvernement

Le 14 septembre dernier, le Premier ministre est venu à Angers pour annoncer le plan vélo national. C'est la première fois que l'Etat s'engage financièrement - à hauteur de 350 M€ sur sept ans - pour soutenir les initiatives des collectivités locales en faveur de l'usage du vélo au quotidien, en particulier la résorption souvent coûteuse des coupures urbaines si dissuasives pour les cyclistes (FNAUT Infos 268).

Le Premier ministre a vanté la « sobriété » du vélo pour répondre à des « enjeux à la fois individuels et collectifs », mais le chemin sera long d'ici les premiers effets du plan : les mesures annoncées doivent être transcrites dans la loi sur la mobilité (LOM). Cependant les 50 M€ à engager en 2019 sont déjà notés au projet de loi de finances.

Le plan se présente en quatre volets :

- la sécurité des itinéraires cyclables ;
- la lutte contre le vol des vélos ;
- les incitations fiscales ;
- la promotion d'une culture vélo.

On retrouve dans chacun de ces volets beaucoup de positions de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), largement relayées par les plus de 113 000 réponses à son enquête en ligne (le « baromètre ») sur parlons-velo.fr, à l'automne 2017.

Les réactions à cette annonce sont partagées. Satisfaction pour un plan présentant une certaine cohérence, avec pour la première fois un financement non négligeable. Mais ces 350 M€ sur sept ans sont bien inférieurs aux 200 M€ annuels que la FUB avait estimés nécessaires pour parvenir à un véritable système vélo.

La FUB craint aussi que l'enveloppe ne suffise pas à financer d'autres investissements nécessaires, notamment l'accueil sécurisé des vélos dans les gares, en plus des projets d'infrastructures qui devront se réaliser en co-financement avec les collectivités selon des modalités non encore définies.

Insatisfaction aussi du fait que certains aspects du système sont incomplets (l'indemnité kilométrique vélo qui reste facultative), imprécis (les moyens d'application du « savoir rouler » dans toutes les écoles), voire absents (l'accueil des vélos dans les trains).

A noter que le maire d'Angers Christophe Béchu est président de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France). Celui-ci a déjà annoncé l'intégration du vélo par cet organisme, vélo qui était jusqu'à présent exclu dans la ventilation des milliards d'euros attribués chaque année à des projets d'infrastructures, ferroviaires, routières ou portuaires.

Jean-Michel Trotignon, rédacteur en chef de Vélocité, journal de la FUB ■

## Transports : un secteur qui a beaucoup évolué en 40 ans

**Malgré les progrès accomplis en une génération (tramway, vélo, TER, TGV), le constat et les principes de départ de la FNAUT restent d'actualité. Mais le contexte social, technique, institutionnel, financier, environnemental a changé profondément.**

La **répartition de la population** française a évolué (FNAUT Infos 260) : 80 % des ménages vivent dans une zone urbaine en 2017 contre 73 % en 1978.

Le **niveau de vie** moyen a augmenté (+ 3 % par an en moyenne), le marché de la voiture s'est élargi, le réseau autoroutier s'est étendu rapidement.

Le **prix du pétrole** a varié de manière erratique, mais il a eu relativement peu d'impact sur le comportement de mobilité des ménages.

De nouvelles **techniques**, bien ou mal maîtrisées, se sont développées : TGV, tramway sur pneus, voiture électrique, agrocarburants, nouvelles technologies de l'information, covoiturage, autopartage, car longue distance.

De nouvelles **méthodes de gestion** ont émergé : yield management, délégation de service public, concurrence entre opérateurs, médiation.

De nouveaux **centres de décision** se sont imposés : Union européenne, RFF, Régions (2002), intercommunalités.

De nouvelles **contraintes financières** sont apparues avec l'endettement de notre pays, la crise économique, la montée des dépenses sociales.

Le **réchauffement climatique**, la pollution de l'air, l'émergence de la sensibilité environnementale ont renouvelé le paysage politique.

Toutes ces nouveautés, parfois inattendues, rendent le travail des militants de la FNAUT de plus en plus difficile.

Ces derniers sont dans la même situation que le voyageur qui, autrefois, disposait de points de repère simples - l'indicateur Chaix, le libre accès au train et la tarification kilométrique - et qui aujourd'hui doit jongler avec les tarifs et les règlements de la SNCF.

Confrontée à cette complexification du secteur des transports, la FNAUT a dû acquérir de nouvelles compétences, réaliser des études, en faire réaliser par des experts et, suite à des débats internes approfondis, tout en restant fidèle à ses « fondamentaux », préciser et actualiser régulièrement sa doctrine.

Ce travail de fond, poursuivi avec rigueur et sans dogmatisme par son Conseil national, a permis à la FNAUT d'éviter bien des erreurs possibles : accueilli sans réserve, ou au contraire refuser sommairement, les nouvelles techniques, la décentralisation, la concurrence entre opérateurs...



## Les 40 ans de la FNAUT

Colloque de la FNAUT à Lyon en 1999 (MD)

A l'occasion des 40 ans de la FNAUT (1978-2018), nous publions une présentation générale de notre fédération.

### Une création bien préparée

En novembre 1975, une association locale, l'ADTC de Grenoble, a pris l'initiative d'une rencontre entre les quelques associations d'usagers des transports qui existaient à l'époque.

Cette rencontre a mis en évidence de larges convergences entre leurs animateurs et a débouché sur la création d'une coordination, la Convention Nationale des Usagers des Transports, puis, après trois ans de travail approfondi sur les différents aspects de la politique des transports, à la création de la FNAUT, en juin 1978, sur des bases doctrinales solides.

La doctrine de la FNAUT a été peu à peu adaptée à l'évolution profonde du secteur des transports (encadré) mais son objectif de départ n'a pas changé : favoriser une mobilité durable (moins de voitures, en particulier en milieu urbain, moins de camions circulant sur de longues distances, moins d'avions ; des alternatives sous-développées à promouvoir au plus vite ; moins de déplacements obligés, ce qui implique un freinage de l'étalement urbain et un aménagement équilibré du territoire).

### Aujourd'hui : un rassemblement cohérent d'écomobilistes

Après des débuts difficiles (voir page 1), la FNAUT rassemble aujourd'hui plus de 150 associations locales, soit environ 40 000 adhérents, et une dizaine d'associations nationales spécialisées (en particulier la Fédération des Usagers de la Bicyclette, voir page 4 son analyse du plan vélo), soit au total environ 80 000 adhérents :

- des usagers des transports urbains, du train, de l'autocar, de l'avion ;
- des piétons, des cyclistes, des personnes handicapées ;
- des automobilistes raisonnables, intermodaux, autopartageurs ;
- des familles de victimes d'accidents de la circulation routière ;
- des habitants soumis aux nuisances des transports (riverains de grands axes routiers et d'aéroports existants) ;
- et des opposants aux nouvelles infrastructures (autoroutes, aéroports).

Malgré la grande diversité des préoccupations consuméristes et environnementales de ses associations membres, la FNAUT fait preuve d'une grande cohésion et ne connaît pas de courants : tous ses membres sont des « écomobilistes » et partagent une même vision de la politique souhaitable des transports.

### Une triple vocation

La FNAUT est à la fois une association de consommateurs agréée par l'Etat, une association de défense de l'environnement local et global, et un groupe de réflexion sur la politique générale des transports, l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

La FNAUT est la seule association de consommateurs ou de défense de l'environnement spécialisée sur les transports. Sa force est due à la variété des contacts qu'elle entretient : d'abord avec les usagers de terrain grâce à ses associations locales, mais aussi avec les élus locaux, régionaux et nationaux, ministères, exploitants, chargeurs, techniciens, industriels, chercheurs, associations, syndicats et partis politiques.

Afin de disposer d'une vision d'ensemble du secteur des transports, la FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret ; à tous les types de déplacements, quotidiens ou occasionnels ; et à tous les aspects des transports : techniques, économiques, sociaux, environnementaux, institutionnels et politiques (gouvernance, financements).

### Un fonctionnement collégial

Notre **conseil national**, élu chaque année lors de l'assemblée générale, est notre « Parlement » : il se réunit trois fois par an, il est chargé de préciser et d'actualiser notre doctrine. Ses 60 membres sont très divers par leurs origines géographiques, leurs expériences professionnelles, leurs domaines d'action et leurs sensibilités politiques.

Notre **bureau national**, élu par le conseil national, se réunit chaque mois. Il travaille de manière très collégiale autour du président (Maurice-Henri Plantier puis Jean Sivardière et, depuis avril 2015, Bruno Gazeau).

Compte-tenu du poids croissant des Régions dans l'organisation des transports, nos associations sont regroupées en **fédérations régionales**.

Des **réseaux thématiques** ont été mis en place pour faciliter les échanges entre militants. Ils concernent : les déplacements urbains, les transports ferroviaires, le transport du fret, les technologies numériques, l'environnement. Chaque réseau rassemble des informations et fait des propositions.

Tous les deux ans, la FNAUT se réunit en **congrès**. Un congrès permet de dialoguer avec les élus locaux et régionaux, d'entendre des experts, de décerner des prix. C'est l'occasion d'une réflexion collective sur l'actualité et d'échanges d'informations, d'opinions et d'expériences entre militants.

## Les activités de la FNAUT

La FNAUT organise chaque année une **journée de formation** de ses militants : nous invitons des experts, des exploitants, des décideurs.

Chaque année, la FNAUT réalise plusieurs **émissions Consomag** afin de faire connaître aux voyageurs leurs droits et le moyen de les faire respecter par les entreprises de transport en cas de litige.

Les militants de la FNAUT assurent, à titre bénévole, la **représentation des usagers** dans de nombreuses instances officielles (ci-dessous, liste non exhaustive). De leur côté, les associations locales de la FNAUT sont présentes dans de nombreuses instances de concertation : conseils de développement, comités de lignes et, dans certaines régions, conseils économiques, sociaux, environnementaux régionaux (CESER).

La FNAUT mène des **actions contentieuses** dans trois domaines :

- **consommation** (défense des droits individuels : saisine des médiateurs SNCF, RATP, Tourisme et voyages ; défense des droits collectifs : constitution de partie civile en cas d'accidents collectifs tels que celui de Brétigny) ;

- **environnement** (pollution de l'air, publicités automobiles trompeuses) ;

- **politique des transports** (décisions relatives aux infrastructures : A 400, NDDL, LGV Poitiers-Limoges, gare TGV de Montpellier, sauvegarde des emprises ferroviaires inutilisées).

La FNAUT réalise des **enquêtes** afin de bien connaître les situations concrètes vécues par les usagers : les transports des villes moyennes, les services de cars départementaux ou internationaux, le péage urbain en Europe...

Elle réalise des **études** pour des organismes extérieurs et commande des **expertises** à des consultants indépendants et de compétence reconnue (voir page

suivante : on indique, pour chaque travail, le sujet, l'auteur, la date de réalisation, le numéro de FNAUT Infos qui en présente un résumé).

Elle organise ou co-organise des **colloques** (voir page suivante) et en publie les actes détaillés.

Elle s'exprime lors des **débats publics** organisés par la CNDP ou des parlementaires, et lors des **enquêtes publiques** relatifs aux projets d'autoroutes, d'aéroports et de LGV. Elle publie des cahiers d'acteur.

Elle publie des **tribunes libres** dans des journaux de toutes tendances et un **bulletin mensuel**, FNAUT Infos.

Plusieurs **documents de réflexion** ont été publiés par la FNAUT : un schéma ferroviaire national (1979), qui présentait des propositions de modernisation du réseau ferré classique ; un premier bilan du TGV (1984) ; une analyse de la politique commerciale de la SNCF (1988) ; un *Manuel d'économies d'énergie*, à la demande du ministère de l'Environnement (2000) ; *Facteur 4 : technologie ou transfert modal ?* (2005) ; un *Manifeste pour le renouveau des trains Intercités* (2015).

Enfin elle fait du **lobbying** auprès des associations d'élus, parlementaires et ministères concernés (transports, environnement, aménagement du territoire). Elle est souvent **auditionnée** par des commissions parlementaires et participe à des groupes de travail officiels. Elle rencontre les missions spécialisées (Duron, Spinetta, Philizot), les ministres et même le Premier ministre. Elle fait déposer par des parlementaires des amendements aux projets de lois. Elle intervient auprès de Bruxelles grâce à la Fédération Européenne des Voyageurs, présidée par Michel Quidort, membre du bureau de la FNAUT.

### Représentation des usagers

Conseil National de la Consommation (Patrick Noblet), Comité des Comptes Transports de la Nation (Anne-Marie Ghémard), Haut comité du système de transport ferroviaire (Bruno Gazeau), Haut comité de la qualité de service dans les transports (Jean Lenoir et Marc Debrincat), Club des médiateurs de services au public (Anne-Sophie Trcera), Agence française pour l'information multimodale et la billetterie (Jean Lenoir), Comité d'orientation du GART (Alain Richner), Commission nationale de sécurité des transports guidés (Jean Lenoir), Conseil d'administration de SNCF Mobilités (Marc Debrincat), de la RATP (Michel Babut) et de la Régie des Transports de Marseille (Bruno Gazeau), Comité de suivi de la convention Etat-SNCF relative aux trains TET (Jean Lenoir), Comité de suivi de la sécurité ferroviaire (Jean-Louis Camus), Conseil des usagers du réseau routier national (Max Mondon), Conseil national de la sécurité routière (Alain Argenson), Comité consultatif consommateurs-SNCF (Jean Lenoir, Simone Bigorgne), Comité consultatif consommateurs-RATP (Simone Bigorgne), Commission administrative de l'aviation civile, section passagers (Anne-Sophie Trcera), Comité d'administration du CEREMA (Max Mondon), Comité stratégique des Données MaaS (Véronique Wiesinger), Comité consommateurs de l'ARCEP (Véronique Wiesinger), Comité de marque NF service transport AFNOR Certification (Max Mondon), Commission nationale des sanctions administratives - section route (Christian Broucaret), Comité des partenaires du transport public en Ile-de-France (Bernard Gobitz)...

### Le rôle de la FNAUT

#### Ni parti politique

Très impliquée dans la politique des transports, la FNAUT rassemble des citoyens de toutes tendances et ne roule ni pour la droite, ni pour la gauche. Elle n'est le relais d'aucun gouvernement, et approuve ou désapprouve au cas par cas les décisions.

Elle n'a pas pour vocation de changer la société mais d'influencer les décideurs dans le seul secteur des transports. Elle ne s'inscrit pas « dans une lutte globale contre un modèle de société » et, inversement, ne promeut pas une politique « libérale ».

Pour cette raison, la FNAUT s'efforce de « désidéologiser » les débats : elle se concentre sur les aspects pragmatiques des sujets qu'elle aborde, recherche en priorité l'intérêt bien compris des usagers, qu'il s'agisse de la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos 268), de l'électrification des voitures, bus, camions..., du choix des infrastructures de transport, du Lyon-Turin ou du service minimum garanti en cas de grève.

#### Ni syndicat

Le rôle de la FNAUT est de défendre les usagers, et plus généralement la cause des transports publics et l'environnement local et global. C'est pourquoi notre fédération est amenée, sur plusieurs sujets (les grèves, la concurrence entre opérateurs ferroviaires) à se démarquer des syndicats tout en partageant avec eux de nombreuses préoccupations (sous-investissement ferroviaire, conditions de concurrence entre le rail et les autres modes, avenir du fret ferroviaire, FNAUT Infos 266).

Le rôle d'une association d'usagers n'est pas de défendre les salariés des entreprises de transport : c'est celui des syndicats (la FNAUT ne s'est pas prononcée sur le statut des cheminots, FNAUT Infos 266).

#### Ni ONG environnementaliste

Tout en se préoccupant des nuisances locales, de la dépendance pétrolière et du réchauffement climatique (elle est membre du Réseau Action Climat), la FNAUT se démarque de certaines associations environnementalistes. Ainsi elle est favorable à la poursuite des grands projets urbains et ferroviaires, qu'elle examine au cas par cas en refusant de les assimiler à des « grands travaux inutiles imposés ». Elle considère que les contraintes de l'exploitation ferroviaire ne peuvent être négligées et qu'en induisant des chocs psychologiques, ces grandes réalisations provoquent des changements massifs de comportement des particuliers et des entreprises et contribuent à la protection de l'environnement.

## Colloques

**Octobre 1992**, Tours : *Les lignes ferroviaires régionales*. La FNAUT réaffirmait son opposition aux fermetures et suggérait que les « petites lignes » soient confiées à des exploitants indépendants de la SNCF (9, 264).

**Novembre 1999**, Lyon : *Les lignes inter-régionales, un avenir incertain*. La FNAUT attirait l'attention sur la dégradation des liaisons Intercités et leur rôle souhaitable dans la desserte des villes moyennes (105, 123).



**Mars 2002**, Paris : *La densité urbaine, sujet tabou, enjeu décisif*. La ville dense est mal perçue de l'opinion, mais elle est favorable aux transports collectifs et aux modes doux ; on peut densifier sans entasser (117).

**Octobre 2003**, Vaulx-en-Velin (ENTPE), en partenariat avec le CERTU (Club mobilité) : *Mobilité et péages urbains : Singapour, Londres, et après ?* Suite à cette journée-débat, la FNAUT prenait position en faveur du péage urbain (129).

**Janvier 2006**, Paris (Assemblée Nationale), en partenariat avec le GART et la FMVM (fédération des maires des villes moyennes) : *Les déplacements dans les agglomérations moyennes*. Ce colloque a mis en évidence les particularités de ces agglomérations et l'urgence d'une politique de maîtrise de l'automobile comme dans les grandes agglomérations (147, 155).

**Septembre 2009**, Paris (Conseil régional d'Ile-de-France), en partenariat avec le GART et la FNAU (fédération nationale des agences d'urbanisme) : *Gares périurbaines, point d'appui du développement urbain et du réseau ferré*. La FNAUT souhaitait attirer l'attention sur la valorisation possible des étoiles ferroviaires (183).

**Novembre 2009**, Paris (Assemblée Nationale), en partenariat avec Agir pour l'Environnement et le Réseau Action Climat : *Climat et transports : du global au local*. La FNAUT a présenté son analyse du schéma national des infrastructures de transport (191).

**Mars 2012**, Paris, séminaire : *Les LGV et l'environnement*, en partenariat avec Agir pour l'Environnement. Convergences et divergences entre la FNAUT et les environnementalistes.

**Janvier 2014**, Paris (salle Lamartine) : *Le coût d'usage des différents modes de transport*. Présentation des travaux de Jean-Marie Beauvais et des propositions de la FNAUT (211, 222).

**Octobre 2015**, Paris (salle Colbert) : *La réforme territoriale et l'organisation des transports* (243).

**Septembre 2016**, Paris (salle Victor Hugo), en partenariat avec Mobilettre : *L'avenir du rail en France* (249).

## Pour la DGITM

*Les comités de lignes TER* (Daniel Courivault, 2006, FNAUT Infos 149)

*La certification des transports* (Claude Pierre dit Barrois et Marc Debrincat, 2008, 174)

*La tarification du TER* (Marc Debrincat, Jean Lenoir, 2009, 189)

*Le rôle des technologies nouvelles pour l'information multimodale et la billettique* (M. Debrincat, Aymeric Gillaizeau, J. Lenoir, 2010, 197)

*Concurrence et droits des voyageurs* (M. Debrincat, J. Lenoir, Audrey Péniguel, 2011, 208)

*La qualité de service dans les transports collectifs* (M. Debrincat, J. Lenoir, A.-S. Trcera, 2012, 216)

*Le fonctionnement des trains Intercités* (Jean Lenoir, 2013, 224)

*Le ferroviaire peut-il s'adapter face aux offres à prix réduits des autres modes ?* (M. Debrincat, A.-S. Trcera, Poehere Viaux, 2014, 234)

*Les dessertes TGV sur lignes classiques ; l'exploitation des TGV intersecteurs* (J. Sivardière, 2015, 242)

*Le harcèlement sexiste dans les transports publics, routiers et ferroviaires* (Christiane Dupart, M. Debrincat, 2016 et 2017, 247, 261)

## Pour la DATAR

*Les gares TGV exurbanisées* (Jean-François Troin, 2008, 167)

*Le TGV et la desserte des villes moyennes* (Jean Sivardière, 2011, 199)

*Quelle place souhaitable pour l'autocar ?* (Jean Sivardière, 2013, 224)

## Etudes

## Pour Régions de France

*Le cadencement des TER* (Gabriel Exbrayat, 2008, 171)

## Pour le GART

*La gratuité des transports urbains à l'étranger* (Jean Sivardière, 2014, 230)

## Pour l'association des Villes Européennes de la Grande Vitesse

*Les arguments des opposants aux LGV* (Jean Sivardière, 2012, 204 et 214)

## Pour l'association La Transalpine

*Les arguments des opposants au Lyon-Turin* (Jean Sivardière, 2013, 217)

## Pour l'association Qualité Mobilité

*Les droits des voyageurs en Europe* (M. Debrincat, Lisa Laik, Audrey Péniguel, A.-S. Trcera, 2016, 252)

*Franchises ou open access* (Michel Quidort, 2017, 263)

*L'extension de la médiation aux nouvelles mobilités* (Marc Debrincat, 2018)

## Etudes en cours

*Pour la DGITM* : un cahier des charges pour les nouveaux exploitants du TER en DSP (Marc Debrincat)

*Pour SNCF Réseau* : le maillage du réseau ferré (Jean Sivardière)

## Expertises

**Les financeurs ont été : la DGAC, l'ADEME, RFF, le GART, l'UTP, la SNCF, la RATP, la DSCR, les autocaristes (Eurolines, Réunir, iDBus), l'association Qualité Mobilité...**

*Le troisième aéroport parisien* (MVA, 2001, 94 et 102)

*La politique aéroportuaire* (A. Gellé, H. Rouaud, Y. Egal, 2007, 162)

*La concurrence avion-TGV* (Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, 2003, 120)

*Le prix réel des carburants automobiles* (Jean-Marie Beauvais, 2007, 156)

*La localisation de l'habitat et la consommation d'énergie des ménages* (Jean-Marie Beauvais, 2011, 196, 200)

*Evaluation de la contribution du réseau TGV à la réduction des émissions de gaz à effet de serre* (Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry, mars 2013, 214) (le cahier des charges a été élaboré en commun par la FNAUT et le financeur RFF)

*Coûts d'usage de la voiture et du transport collectif de proximité* (Jean-Marie Beauvais, 2011, 203)

*Coûts d'usage de la voiture et du transport collectif pour les déplacements à longue distance* (Jean-Marie Beauvais, 2012, 211, 222)

*Sécurité routière et petits excès de vitesse* (Vivian Viallon et Bernard Laumon, 2012, 215)

*Covoiturage longue distance et transport collectif* (Bruno Cordier, 2014, 229)

*Des trains classiques à 200 km/h ?* (Gérard Mathieu, 2015, 244)

*Les aides publiques au covoiturage* (Bruno Cordier, 2016, 261)

*Le choix tramway/BHNS* (Jean-Marie Beauvais, Marc Perez, 2016, 265)

## Expertises en cours

*Transferts sur route et réouverture, impact sur le volume de la clientèle* (Trans-Missions)

*Les aides publiques aux cars Macron* (Bruno Cordier)

*Les aides publiques à l'aviation civile* (Jacques Pavaux)

## Expertises réalisées à titre bénévole

*La voiture électrique et les biocarburants* (Bruno Cordier, 2011, 198)

*Le barème fiscal kilométrique* (Bruno Cordier, 2010, 186, 261)

*Bilan énergétique des transferts sur route* (J.-M. Beauvais, Pierre-Henri Emangard et Gérard Guyon, 2012, 212)

*Autopartage : boucle et trace directe* (Jean-Baptiste Schmitter, 2013, 219)

*Comment réduire les temps de parcours des trains par des mesures d'exploitation* (G. Mathieu, 2017, 258)

*Les autoroutes ferroviaires* (G. Mathieu, 2017, 261)

## Des interventions très variées

Nous passons ici en revue quelques thèmes privilégiés par la FNAUT.

### L'espace public urbain

La FNAUT et ses associations militent pour un réaménagement de l'espace public urbain favorable aux piétons, aux cyclistes et aux personnes handicapées. Elles ont toujours considéré le vélo comme un potentiel transport de masse. La FUB et Rue de l'Avenir, qui ont accumulé beaucoup d'idées et de compétences, ont pris en charge cet objectif. La FNAUT insiste sur la nécessité des sites propres pour les transports collectifs de surface (tramway, BHNS). Elle préconise le péage urbain et, plus généralement, l'application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur.

### La sécurité routière

La FNAUT estime que la vitesse excessive est la cause principale, initiale ou aggravante, des accidents : elle reste favorable à une nouvelle réduction des vitesses maximales (120 sur autoroute, 100 sur voie express, comme en Suisse).

Mais, pour la FNAUT, l'insécurité routière n'est pas seulement un problème routier, de comportement sur la route : elle doit être pensée comme un aspect de la politique des transports, sa maîtrise passant aussi par une réduction du trafic de voitures et de camions.

### L'aménagement du territoire

La FNAUT s'est particulièrement intéressée aux transports dans les villes petites et moyennes, où la circulation automobile s'est développée sans contraintes, et où la marche et le vélo peuvent être aisément encouragés.

La FNAUT a toujours défendu les « petites lignes » ferroviaires, essentielles à la desserte des villes petites et moyennes, et même des zones rurales. Dès 1992, elle a dénoncé le sabotage de ces lignes par la SNCF et remis en cause son monopole d'exploitation. Elle a alerté par la suite les pouvoirs publics sur la dégradation du réseau classique.

### Toutes les composantes du rail

La FNAUT dénonce les projets inutiles, ruineux et nocifs pour l'environnement : autoroutes de contournement des agglomérations, aéroports nouveaux, canal Seine-Nord-Europe.

Elle défend par contre toutes les composantes du rail, urbain (métro, tramway) et interurbain, dont le créneau de pertinence est largement sous-estimé. Elle souhaite l'extension du réseau des LGV et la construction de nouvelles lignes dédiées au fret.

### L'intermodalité, les gares TGV

La FNAUT a dénoncé les gares TGV implantées « à la campagne », sans connexion possible avec le TER et les transports de proximité. Elle s'insurge contre les gares nouvelles de Montpellier et Nîmes et réclame le déplacement de la gare Lorraine-TGV à Vandières. Plus généralement, la FNAUT a défendu l'intermodalité, physique ou tarifaire.

### Une analyse critique de l'innovation technologique...

La FNAUT a approuvé bien des innovations dès leur émergence (tramway, TGV, vélo à assistance électrique, autopartage en boucle, tram-train, autoroute ferroviaire) mais elle en a critiqué d'autres, présentées comme des solutions miracles alors que leur créneau de pertinence est très étroit ou inexistant :

- le tramway sur pneus, qui a été un échec lamentable à Nancy et Caen ;
- le câble urbain, qui n'est adapté qu'à des niches (villes à deux niveaux, franchissement d'obstacles naturels ou artificiels : fleuves, autoroutes...);
- l'autopartage « one way » ou voiture en libre service, qui n'incite pas les citoyens à se démotoriser ;
- l'aérotrain, le train à hydrogène...

La FNAUT insiste au contraire sur la pertinence technique et économique des techniques traditionnelles : vélo, train électrique, tramway, trolleybus.

La voiture électrique fournit un bon exemple des illusions technologiques qui fascinent les décideurs politiques. Elle est adaptée aux flottes urbaines captives mais, en l'état actuel de la technologie, elle ne fait que déplacer la pollution. Elle est aussi encombrante que la voiture thermique, son usage généralisé ne réduirait pas la congestion urbaine ; les énormes primes accordées par l'Etat à ses acheteurs sont ruineuses.

### ...et des idées à la mode

La FNAUT est amenée à réfuter les idées sommaires, politiquement correctes et dans l'air du temps : le tramway est un luxe inutile, le BHNS est bien suffisant ; le commerce urbain central ne peut survivre que par la voiture ; le TGV est ruineux et responsable de l'explosion de la dette ferroviaire ; le déclin du fret ferroviaire est irréversible ; le Lyon-Turin est un projet pharaonique ; le canal Seine-Nord est un projet écologique ; la réutilisation de la petite ceinture ferroviaire de Paris, c'est ringard, mieux vaut transformer l'emprise en promenade urbaine ; le car, c'est moderne ; les anciennes régions françaises étaient trop petites ; le 80 km/h tue les zones rurales ; les carburants automobiles sont trop taxés ; le covoiturage, c'est l'avenir (alors qu'il n'est soumis à aucune obligation de service public, ne peut assurer des flux massifs et, pour les déplacements interurbains, concurrence dangereusement le train).

## Les atouts de la FNAUT

Par ses contacts avec ses associations locales, la Fédération Européenne des Voyageurs et les exploitants, **la FNAUT connaît bien les usagers**, leurs pratiques, les difficultés qu'ils rencontrent lors de leurs déplacements, **la technique des transports collectifs**, en particulier les contraintes de l'exploitation ferroviaire, et **l'organisation des transports dans les pays européens voisins** : Suisse, Allemagne, Royaume-Uni...

### Une indépendance rigoureuse

La FNAUT est strictement indépendante des partis politiques (de droite, de gauche ou écologistes), des syndicats, des exploitants, des industriels, de l'administration et des élus. Ses interventions n'ont aucun caractère partisan.

### Une volonté de dialogue constructif

La FNAUT recherche systématiquement le dialogue avec les décideurs. Elle ne critique pas systématiquement ces décideurs et sait reconnaître leurs décisions judicieuses (pacte ferroviaire). Ses critiques sont accompagnées de propositions constructives et réalistes.

### Le choix de la pédagogie

La FNAUT a toujours évité les gesticulations médiatiques (« Dupont, démission »), elle l'a démontré lors de l'accident de Brétigny. Elle privilégie les analyses de fond et la pédagogie.

### Une priorité aux faits concrets

La FNAUT s'appuie sur des observations concrètes, effectuées en France et à l'étranger, et non sur des considérations idéologiques. Elle réalise elle-même des enquêtes et des études, et fait réaliser des expertises afin de bien connaître la réalité, souvent méconnue des décideurs politiques : comme le disait le biologiste britannique Julian Huxley, « les faits sont embêtants, ils empêchent de croire ce que l'on veut ».

### Un souci des réalités économiques

Dans la lignée d'Alfred Sauvy, la FNAUT reconnaît l'importance des réalités économiques. Elle est ainsi très favorable au rail, non par « ferroviopathie » mais sur des bases rationnelles : le tramway et le train sont adaptés aux axes lourds (rendement croissant), le bus et le car en sont les compléments indispensables sur les axes secondaires.

### Un refus de la facilité et de la démagogie fiscale

La FNAUT n'hésite pas à préconiser des mesures impopulaires (fiscalité, péage urbain...), les seules aujourd'hui à être à la hauteur des enjeux. Elle a été la seule association de consommateurs à s'opposer, fin 2012, à la baisse démagogique des taxes sur les carburants routiers qui a coûté plus de 500 M€ à l'Etat. Elle s'oppose à la gratuité des transports urbains, dangereuse car elle mène droit à leur paupérisation.

## Le rôle précurseur des militants de la FNAUT

BITUME BRUIT POLLUTI  
ASSEZ !

Manifestation anti-projet autoroutier en IDF, 1994 (MD)

Maurice-Henri Plantier, premier président de la FNAUT (de 1978 à 1992), a créé dès 1965 la première association d'usagers des transports, le SNUT. Il a défini avec clarté les rôles respectifs du train et du car (FNAUT Infos 27).

A la même époque, Roger Lapeyre a fondé l'association « Les droits du piéton » et osé remettre en cause la place excessive prise par la voiture en ville.

Paul Scherrer, fondateur de l'association Lyon-Métro en 1964, a été le premier à proposer un métro pour équiper une ville de province.

Jean-Claude Oesinger, Jean-Louis La Rosa et les animateurs du GETUM - Patrice Malterre, Alain Sutter... - ont mis en relief dès 1972 la pertinence du tramway et du trolleybus pour l'équipement des villes moyennes.

Simone Bigorgne et Jean Macheras ont combattu, dans les années 1970, le projet de radiale Vercingétorix, qui devait relier la banlieue sud de Paris à Montparnasse. Louis Pouey-Mounou a été le promoteur de la « coulée verte » sur l'ancienne ligne Paris-Chartres.

L'ADTC de Grenoble, première association intermodale créée en France en 1974,

a été à l'origine du tramway de l'agglomération (FNAUT Infos 265). Elle a publié dès 1975 une étude de référence : « le vélo, véhicule d'avenir ».

Claude Pierre dit Barrois a été le premier à imaginer, il y a 20 ans, un RER à Nancy ; il a été le premier à dénoncer le choix du tramway sur pneus (TVR) et a facilité le retour au tramway sur rails.

A Bordeaux, Denis Teisseire a combattu avec succès le projet de métro et rendu crédible l'adoption du tramway.

Jacques Chaussard, Jean-Philippe Isnard, Jean-Claude Oesinger, Gérard Gautier, Jacques Michaux, Pierre-Henri Emangard, Guy Fontenelle, Francis Meyer se sont engagés très tôt pour sauvegarder ou faire rouvrir des lignes régionales (Nice-Digne, Cannes-Grasse, Tours-Chinon, Nantes-Pornic/Saint-Gilles, Caen-Rennes, Colmar-Metzeral).

C'est lors de son colloque de Tours, en 1992, que la FNAUT a lancé l'idée d'une exploitation des lignes régionales en DSP (FNAUT Infos 9 et 264).

Jean Chouleur, penseur de l'intermodalité, a été le premier à publier, dès 1978, un schéma d'interconnexion des lignes

TGV radiales. Cinq ans plus tard, son idée suscitait encore les sourires de certains dirigeants de la SNCF : « on peut toujours s'amuser à tracer des traits sur une carte », disait l'un d'eux. Mais aujourd'hui les traits sur la carte sont devenus des LGV.

Pierre Bermond a, le premier, imaginé une LGV sur l'axe Rhin-Rhône et Jean-Pierre Malaspina une LGV continue sur la transversale sud Bordeaux-Marseille. Gérard Gautier et Jacques Michaux ont été à l'origine du projet de VFCEA (FNAUT Infos 179). Fabrice Eymon, président de la FNAUT Pays de la Loire, a imaginé la virgule de Sablé, raccordement TER entre deux LGV.

Jean-François Troin a, l'un des premiers, dénoncé la construction absurde des gares TGV « exurbanisées ».

Claude Jullien a été l'un des premiers promoteurs de l'autoroute ferroviaire.

André Laumin, alors administrateur de RFF, a été le premier, en 2004, à dénoncer la dégradation alors méconnue du réseau ferré classique, et Xavier Braud le premier à comprendre l'importance de la préservation des emprises ferroviaires inutilisées.

## Les succès de la FNAUT et de ses associations

La FNAUT a survécu malgré les nombreuses difficultés rencontrées.

Elle a été souvent caricaturée par ses adversaires : « vous êtes des passésistes, vous voulez supprimer toutes les voitures en ville, tuer le petit commerce, obliger les gens à prendre les transports en commun, les empêcher de se déplacer, mettre des trains partout, brimer les automobilistes, revenir à la diligence ».

Pourtant, pour l'essentiel, la FNAUT a vu juste, en matière de mobilité, de santé publique, de finances publiques et privées, de dépendance pétrolière, d'environnement.

Elle a bien défendu, à court comme à moyen terme, les intérêts des usagers et de la collectivité. Elle a donné une cohésion au mouvement des usagers des transports.

Il est difficile de mesurer de manière précise l'influence de la FNAUT depuis 40 ans à l'échelle nationale, car un gouvernement doit arbitrer entre de multiples points de vue. Il est cependant certain qu'elle a joué un rôle positif, par son action pédagogique et son travail de lobbying, en alertant les décideurs nationaux sur les difficultés rencontrées par les usagers et en multipliant les propositions concrètes et réalistes. Ses militants ont lancé des idées fécondes (voir ci-dessus) et parfois combattu des idées irréalistes (le projet AL-

TRO) ou dangereuses malgré les apparences (la gratuité des transports urbains).

Elle a participé au renouveau du transport urbain et du TER. Pendant des années, sous l'impulsion de Jean Lenoir, elle a alerté les responsables politiques sur la dégradation progressive des services ferroviaires Intercités et finalement obtenu, fin 2010, que l'Etat se déclare autorité organisatrice de ces services comme les régions le sont pour les services TER. Elle a dénoncé avec succès la tarification du TGV Nord à sa mise en service.

Elle a contribué à la mise en place du « service prévisible » dans les services de transport (loi Bertrand) : la gêne subie alors par les voyageurs en cas de grève n'est pas supprimée mais elle est sensiblement atténuée.

La nouvelle répartition des compétences transport des départements entre les agglomérations et les Régions (loi NOTRe) répond, elle aussi, à une proposition de longue date de la FNAUT.

Quant au réseau de nos associations locales, très actives, il a obtenu des succès remarquables, en particulier dans le domaine ferroviaire.

Ces associations ont contribué à l'élimination de projets urbains inadaptés (les mini-

métros VAL de Strasbourg et Bordeaux, la radiale Vercingétorix, la rocade autoroutière nord de Grenoble, la rocade d'Angers...).

Elles ont appuyé, et le plus souvent initié, le retour du tramway (sur rails) dans de nombreuses villes françaises de tailles variées : Grenoble, Nantes, Strasbourg, Paris, Lyon, Montpellier, Orléans, Bordeaux, Reims, Tours, Dijon, Le Mans, Besançon, Avignon,...

Elles ont défendu le vélo comme mode de déplacement particulièrement adapté à la ville (la FUB, créée en 1980, a ensuite réussi à mobiliser efficacement les cyclistes : elle a joué un rôle décisif dans le renouveau du vélo urbain et dans l'adoption du récent « plan vélo » ; l'AF3V a fait, avec succès, la promotion des véloroutes et voies vertes).

Elles ont obtenu des réouvertures de lignes périurbaines ou régionales. Citons les opérations les plus récentes : Nantes-Châteaubriant, Avignon-Carpentras, Belfort-Delle et Oloron-Bedous (dans la perspective d'une jonction avec Canfranc et Saragosse).

Enfin plusieurs autres lignes ont été préservées et revitalisées suite à leur action (voir ci-dessus). La virgule de Sablé a été mise service selon la suggestion de la FNAUT Pays de la Loire.

## Bien dit

**Maxime Lafage**, économiste : « Il est plus commode d'expliquer que la dette ferroviaire résulte des grands projets pharaoniques de LGV que d'étudier la structure de cette dette et de constater que plus de 70% de celle-ci n'a aucun lien avec les projets d'investissement » (voir aussi FNAUT Infos 237).

**Pierre Pommarel**, ancien président de la FNAUT-Auvergne : « l'avenir du train à hydrogène est un faux problème ; l'enjeu pour les petites lignes n'est pas une question de matériel roulant mais la permanence des méthodes d'exploitation de la SNCF, qui bloquent la croissance de la clientèle ».

**Jacques Gounon**, PDG de Getlink : « le Lyon-Turin est la seule et unique solution pour le transport transalpin du fret. Cette infrastructure est essentielle pour lutter contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air. Tout nouveau retard alourdira la dette écologique des générations futures. »

## Mal dit

**Vanik Berberian**, maire de Gargilesse-Dampierre (Indre) et président de l'association des maires ruraux de France (AMRF) : « Après le 80 km/h et la hausse des tarifs des carburants, le gouvernement n'a rien trouvé de mieux que de publier un plan vélo ! »

## Bétiériste

**Cyril Cineux**, adjoint PCF aux transports de Clermont-Ferrand et farouche partisan de la gratuité, avance un argument inattendu : « Les transports en commun doivent devenir un espace public à part entière et un lieu de mixité sociale ; le bus de nuit BEN gratuit pour les étudiants leur a permis de pouvoir consommer dans les bars en ville ».

## Grève

Répondant au Premier ministre qui critiquait la prolongation de la grève SNCF alors que le pacte ferroviaire avait déjà été adopté par les députés et sénateurs à une très large majorité, un syndicaliste a répliqué : « la grève appartient aux grévistes ». Certes, mais la SNCF appartient-elle aux grévistes ou aux Français ?

## Autocars « Macron »

Leur fréquentation totale en 2017 a été de 7,1 millions de voyageurs (+ 15 % par rapport à 2016), le chiffre d'affaires a été de 105 M (+ 26 %). Le prix moyen pour l'utilisateur est de 4,6 centimes/km. La ligne Lille-Paris est la plus fréquentée, mais trois liaisons avec Lyon ou son aéroport sont dans le Top 5 : Aéroport de Lyon - Grenoble (2°), Lyon-Paris (3°) et Lyon-Grenoble (5°).

Le succès des cars Macron serait-il le même si l'autocar était soumis à une écotaxe qui obligerait les transporteurs à augmenter leurs tarifs ?

## Avion à bas coût

Environ 32 % des passagers ayant utilisé un aéroport français en 2016 ont emprunté une compagnie aérienne à bas coût, et même 50 % dans le cas de vols à destination ou en provenance de l'Europe (42 % de ces passagers intra-européens ont utilisé Easyjet, 18 % Ryanair et 11 % Transavia, filiale low-cost d'Air France). Ryanair assure plus de 2 000 vols par jour et sa flotte est composée de 400 Boeing 737.

## Accidents routiers

En 2016, les accidents de la route ont coûté l'équivalent de 2,2 % du produit intérieur brut (PIB) français. L'État a donc dû déboursier 38,3 milliards d'euros (Md€) suite aux accidents corporels, estime un rapport de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Mais à ce chiffre il faut ajouter le coût - 10,4 Md€ - des accidents uniquement matériels, déclarés auprès des compagnies d'assurances. Soit un coût total de près de 50 Md€.

D'après l'ONISR, 13 % des tués effectuaient un trajet lié au travail : le risque routier est la première cause de mortalité au travail. En 2014, avec 483 personnes tuées et 4 520 hospitalisées à la suite d'un accident lié au travail, les accidents routiers ont entraîné 5 855 070 journées de travail perdues. Le manque à gagner des entreprises est considérable (source : les Echos du 9-01-2018).

## Moins de voitures en 2030 ?

Selon le cabinet PricewaterhouseCoopers, le nombre de voitures circulant en Europe et aux USA chutera de 138 millions - sur 550 millions - d'ici à 2030 : de 280 à 200 millions en Europe (- 30 %) et de 270 à 212 millions aux USA (- 22 %) grâce au développement des nouvelles formes de mobilité, essentiellement le covoiturage et l'auto-partage : plus de 1 km sur 3 parcouru en voiture sera partagé, 40 % des km seront parcourus en véhicule autonome, 55 % des véhicules seront électriques.

## Enfin le TGV fret... en Italie

Le TGV fret entre Cologne, Schiphol, Liège et Roissy : on en parle depuis des années (FNAUT Infos 225) mais le plan Borloo ne s'est pas concrétisé.

Pendant ce temps, les Italiens passent à l'action. En octobre 2018, ils ont étrenné un train cargo de nuit à grande vitesse, qui reliera Naples (Caserta) et Bologne cinq fois par semaine à 300 km/h de moyenne. Départ de Naples à 20h50, arrivée à Bologne à 0h10. Dans l'autre sens, départ de Bologne à 2h50, arrivée à Caserta à 6h10. Chaque train transporte plus de 150 tonnes réparties dans 12 wagons, l'équivalent de cinq avions-cargos moyens.

## Stagnation ou solution ?

**La FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes, présidée par Anne-Marie Ghémard, a interpellé la Région Auvergne-Rhône-Alpes.**

Alors qu'il faudrait améliorer l'offre, rien n'est fait, au contraire, en AuRA, pour promouvoir les transports collectifs : c'est leur stagnation qui est constatée alors qu'ils sont la solution, avec les aménagements cyclables, pour réduire le trafic routier.

Après un été caniculaire, après 18 jours de pics de pollution en 2 mois sans oublier la pollution chronique dépassant les seuils fixés par l'Europe dans 5 zones de la Région (agglomérations de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne, Valence et vallée de l'Arve), aucune initiative n'a été prise par la Région, aucune amélioration n'est en vue pour se déplacer en train, au contraire.

- La SNCF supprime 18 allers-retours TGV/jour, les gares de toutes les grandes agglomérations de la Région sont impactées (Annecy, Aix-les-Bains, Bourg-en-Bresse, Chambéry, Grenoble, Lyon - Part-Dieu, Saint-Exupéry, Mâcon-ville, Valence TGV).

- SNCF Mobilités modifie les horaires sans concertation avec les usagers et la Région ne réagit pas. Elle ferme des guichets et des gares, supprime des arrêts avec l'accord de la Région.

- Les travaux sur les petites lignes avancent à l'allure d'un escargot, deux lignes ont été fermées (Saint-Claude - Oyonnax, Clermont - Saint-Etienne...).

- Les trains supprimés inopinément, en retards ou surchargés sont le lot quotidien des voyageurs : les problèmes de maintenance du matériel roulant ne sont pas résolus. A l'inverse d'autres Régions, AuRA n'investit pas dans de nouveaux matériels plus capacitaires.

L'urgence est là, sous nos yeux. « La maison brûle » et nos dirigeants regardent ailleurs. **On ne réduira pas le trafic automobile s'il n'y a pas d'offre ambitieuse en matière de transports publics.** La Fnaut AuRA demande donc à la Région de prendre conscience de l'urgence climatique et de changer radicalement de politique, en sollicitant également l'État et la SNCF.

## 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°269  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
Av de la Plage - 86240 Ligugé

**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 : https://www.fnaut.fr

## De la LOTI à la LOM

Très novatrice, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (loi Fiterman), promulguée le 31-12-1982, avait défini une politique globale des transports et préconisait la prise en compte des coûts économiques, sociaux et environnementaux des différents modes de déplacement dans la sélection des futures infrastructures et leur exploitation. Mais elle a été très imparfaitement appliquée.

Depuis 1982, le contexte technique, commercial, institutionnel et financier a fortement évolué. Le point essentiel est l'aggravation des dangers environnementaux : la pollution de l'air (l'Union européenne menace la France d'une forte amende pour son inaction) et le réchauffement climatique.

Peu ambitieux, peu contraignant (« devra » est devenu « pourra »), le projet de Loi sur les Mobilités (LOM) en préparation ne répond pas à ce double défi et ne provoquera que des adaptations techniques, nécessaires mais finalement secondaires : on est loin d'une indispensable réorientation à la hauteur des enjeux (voir une analyse détaillée en page 2).

Un passage de l'exposé des motifs est révélateur : « la frontière entre mobilité individuelle et transport collectif est en train de s'effacer, offrant autant de solutions nouvelles souples, réactives et, souvent, très peu coûteuses ».

Favoriser les « nouvelles mobilités », à commencer par le covoiturage, et dépenser le moins possible en délaissant le transport collectif, qui doit pourtant rester l'ossature de l'offre de transport, est clairement l'objectif recherché : les difficultés d'élaboration de la programmation financière des futures infrastructures n'ont rien de surprenant...

Notons enfin que les amendements, pourtant peu exigeants, proposés par la FNAUT pour la représentation des usagers et le financement de leurs associations n'ont pas été retenus malgré les promesses qui nous avaient été faites.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Sommaire

Analyse de la LOM	2
Les grandes infrastructures de transport	3-4
Le prix des carburants automobiles	5-6
Les déplacements en zones périurbaines et rurales	7-10
La desserte fine des territoires	11
Du fret sur la ligne de Tende ?	12

## Loi d'Orientation des Mobilités : une mobilité propre sans report modal

Le projet de loi d'orientation des mobilités ne sera discuté par le Parlement qu'au premier trimestre 2019. Nous en présentons les aspects positifs et négatifs. La couverture de l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité est un progrès, mais ce sera aux élus de prendre les décisions difficiles. Les nouvelles mobilités (covoiturage, voiture électrique ou autonome...) sont abordées en termes de moyens mais sans objectif de report modal, le transport collectif est oublié. Les choix du gouvernement sur le financement des infrastructures révèlent un manque évident d'ambition face à la pollution de l'air et au changement climatique : les grands projets ferroviaires sont reportés, et trop de projets routiers, malgré l'abandon de l'A45, contredisent les objectifs du gouvernement concernant l'aménagement du territoire et l'environnement.

### Deux décisions raisonnables

La FNAUT a salué l'abandon par le gouvernement de deux projets inutilement dispendieux et nocifs pour l'environnement : la deuxième autoroute Saint-Etienne - Lyon (A45) et la gare TGV d'Allan-Montélimar. Dans le cas de l'A45, la décision a été courageuse car elle a mécontenté de nombreux élus et une partie de la population.

L'A45 était un projet d'un autre temps : sa réalisation aurait entraîné un accroissement de la pollution de l'air et des émissions de CO<sub>2</sub>, des gaspillages d'énergie, le saccage d'espaces naturels et agricoles, et... l'aggravation de la congestion routière aux entrées de Lyon et de Saint-Etienne.

Croire qu'on peut indéfiniment encourager le trafic des voitures et des camions en construisant de nouvelles infrastructures routières qui génèrent de nouveaux trafics et finissent par se saturer, relève d'une utopie contre-productive.

L'économie réalisée par l'Etat (400 M€) permettra de créer, peut-être, un RER métro-

politain irriguant le Grand Lyon et le Sud Loire, et pas seulement de moderniser l'autoroute existante.

Quant à la gare TGV d'Allan, c'était une ineptie (FNAUT Infos 253), comme toutes ces gares TGV implantées en pleine nature comme des aéroports, sans connexion avec le TER et les transports locaux : la gare excentrée Sud de France à Montpellier vient d'en fournir un nouvel exemple navrant.

Le refus de l'Etat de financer la gare d'Allan en implique l'abandon, la collectivité locale et la Région ne pouvant la financer seules. Sa construction aurait consommé des espaces agricoles, compliqué l'accès des Ardéchois au TGV et gaspillé 200 M€. Elle aurait menacé la desserte TGV des villes de la vallée du Rhône par la ligne classique.

La FNAUT espère que l'abandon de ces deux projets sera suivi de l'abandon d'autres projets semblables (contournements autoroutiers de Strasbourg, Rouen... et gares TGV excentrées d'Agen, Béziers, Narbonne...).

# La LOM : une mobilité propre sans report modal



(Pixabay)

## 1. L'ambition de la LOM est d'être « la LOTI du 21<sup>e</sup> siècle ».

Faisant une analyse juste de l'évolution de la mobilité et des mobilités, la première remplaçant la notion de transport et les secondes diversifiant les modes de transport qu'il convient d'organiser et d'agrafer grâce à la révolution numérique et au digital, le gouvernement s'est donné un objectif ambitieux.

## 2. La loi introduit des innovations.

Elle organise et complète la gouvernance de la mobilité par la création d'autorités organisatrices couvrant l'ensemble du territoire. Elle inscrit dans le code des transports les cadres juridiques indispensables à l'innovation, à l'expérimentation des nouvelles mobilités et au développement des mobilités douces et durables.

Elle offre aux élus des outils nouveaux pour aménager les villes et la voirie, et s'attache à la transition énergétique et à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air (page 10).

## 3. Il y a cependant un écart important entre la loi et l'ambition initiale, les promesses des Assises et les engagements pris lors de la COP 21.

La loi laisse les élus locaux assumer les décisions difficiles, tel que la création des Zones à Faibles Emissions ou ZFE.

## 4. La loi offre aux élus une panoplie d'outils et les laisse libres de les utiliser ou non.

La loi précise leurs conditions d'utilisation mais le texte est insuffisamment prescriptif :

- il ne contrarie pas le rapport de force favorable à la voiture individuelle et la place qui lui est dévolue, et n'encourage pas à privilégier les mobilités durables et douces ;

- il n'aide pas les collectivités dans les négociations qu'elles ont ou auront avec les acteurs des nouvelles mobilités (autopartage, voiture électrique...) pour leur imposer des règles, voire des obligations de service public, en échange des facilités offertes dans l'usage de la voirie et des équipements publics, dans le cadre de leur intégration au service public de mobilité dont elles ont la responsabilité.

## 5. La loi encourage la mobilité propre mais pas le report modal.

De nombreuses mesures (aide au déploiement des bornes électriques, conversion des véhicules, possibilité d'utiliser les couloirs réservés pour les expérimentations et le covoiturage, facilités d'attribution de places de stationnement...) encouragent non la mobi-

lité propre dans sa globalité mais d'abord la voiture (supposée) propre et son usage.

Tout au long des Assises et de la préparation de la loi, on a ressenti ce besoin de protéger l'industrie automobile, d'organiser son avenir, de lui maintenir de nombreux avantages même si les élus ont en contrepartie la possibilité d'en limiter la place en ville.

## 6. La FNAUT espérait beaucoup des travaux du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI).

Le COI a permis un débat clarifié et apaisé sur les perspectives d'investissement et de hiérarchisation des priorités. La FNAUT a approuvé la méthode suivie.

Elle se félicite que les enveloppes nécessaires aux appels à projets de mobilité urbaine, au traitement des nœuds ferroviaires, aux études des RER métropolitains, au développement du vélo soient inscrites dans le projet.

Le scénario 2- (ou 1+) qui est retenu pêche cependant par l'insuffisance des budgets, étalant sur un temps trop long des réalisations urgentes répondant à l'objectif de la priorité aux transports du quotidien.

De même, si les annonces de renoncement à l'A45 et à la gare TGV d'Allan (voir page 1) sont approuvées par la FNAUT, de trop nombreux projets routiers et autoroutiers viennent contredire les engagements de la COP 21. De même, trop d'incertitudes demeurent, renvoyées à demain et aux débats en régions, sur le devenir des lignes ferroviaires régionales.

## 7. Les décisions sur une fiscalité environnementale sont prises avec trop de prudence et repoussées à 2020.

Le constat dressé d'un besoin de financement de 500 M€ pour l'AFITF est lucide.

Mais la hausse brutale du prix des carburants automobiles, sa compatibilité avec le pouvoir d'achat des ménages et le coût de la mobilité en zone rurale ou périurbaine viennent compliquer la mise en œuvre de cette fiscalité annoncée et nécessaire, mais repoussée au profit d'expédients classiques (hausse de la prime à la conversion des véhicules individuels).

## 8. Les dispositions sur les droits des usagers sont inexistantes.

Les dispositions pour les droits à être consultés, représentés et indemnisés sont inexistantes (hormis la création de comités de partenaires, positive mais avec le risque que les usagers soient noyés). Des amendements seront nécessaires.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

## Le projet de LOM

### Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été transmis par le gouvernement au Conseil d'Etat.

Son ambition est de mettre à jour nos politiques de mobilité pour mieux répondre aux défis actuels (transition écologique, lutte contre les inégalités face à la mobilité, inadaptation des infrastructures aux besoins) et accélérer l'émergence d'offres nouvelles (nouvelles mobilités, numérique, initiative privée et locale). Le projet de LOM est organisé autour de 4 thèmes.

### 1 - Permettre l'émergence de solutions de mobilités pour tous et pour tous les territoires.

L'objectif est qu'en tout point du territoire une autorité organisatrice (AO) soit chargée de développer des offres alternatives à la voiture en solo, de coordonner les actions des AO et de créer des offres adaptées aux populations ayant des besoins spécifiques (PMR, demandeurs d'emploi...).

Le rôle de chef-de-file de la Région et le contenu des plans de mobilité (ex-PDU) seront renforcés.

### 2 - Accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilités en tirant parti de l'émergence de nouvelles formes de mobilité (covoiturage, flottes en libre-service, VTC, véhicules autonomes...) et des nouvelles offres multimodales qui les agrègent.

Parmi les principales mesures : déploiement des services multimodaux d'information et de billettique ; encadrement du déploiement des véhicules autonomes ; soutien aux mobilités partagées.

### 3 - Réussir la transition écologique.

L'objectif de la loi est de s'inscrire dans les objectifs du plan climat qui prévoit l'interdiction de la vente de voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040 et la neutralité carbone de la mobilité en 2050.

Cela passe par le soutien à la transition des flottes vers des véhicules peu polluants, le développement du vélo et la mise en place d'outils de régulation pour les collectivités (zones à faibles émissions).

L'indemnité kilométrique vélo sera transformée en un forfait mobilité durable, élargi au covoiturage.

### 4 - Programmer sur dix ans des infrastructures au service des transports du quotidien.

Les éléments contenus dans la loi sont issus des travaux du Conseil d'Orientation des Infrastructures (commission Duron), enrichis par les conclusions des audits réalisés sur l'état des réseaux (routier, fluvial, ferroviaire). Les concertations se poursuivent, avec les exécutifs régionaux notamment.

## Une lecture difficile

**Le document sur les infrastructures publié par Elisabeth Borne dégage clairement les orientations du gouvernement (analyse page suivante). Mais le chiffrage des dépenses est difficilement compréhensible.**

La ministre affirme que « ce sont près de 10 Md€ de plus que les ressources disponibles sur le quinquennat qui auraient été nécessaires pour réaliser tous les projets d'infrastructures annoncés par le passé ». Ces projets ne sont pas précisés, alors que certains, inutiles ou nocifs, pouvaient être oubliés. Plus loin, les 10 Md€ ne sont plus que 5...

Tantôt le montant des investissements est annoncé pour la durée du quinquennat, tantôt c'est pour la décennie 2018-2027. Aucun tableau récapitulatif des dépenses par mode n'est fourni pour la décennie.

Le désenclavement routier est-il compté dans les investissements sur le réseau non concédé ? La modernisation des nœuds ferroviaires est-elle comptée dans les investissements ferroviaires ? Son coût n'est donné que pour la province ; le coût des RER métropolitains rendus possibles n'est pas précisé.

Si 3,6 Md€ par an sont consacrés au rail, pourquoi les crédits ferroviaires ne seront-ils que de 6,8 Md€ (51 % de 13,4) pendant le quinquennat ?

Il n'y a pas de distinction entre régénération et modernisation (augmentation de capacité ou de performance) des infrastructures existantes. On précise seulement que, pour les routes, l'entretien courant progresse de 31 %, la modernisation de 70 %.

On ne sait pas qui va payer les travaux (Etat, Régions, AFITTF, SNCF Réseau, VNF, camionneurs, automobilistes, sociétés autoroutières...).

Les projets déjà contractualisés dans les Contrats de Plan Etat-Régions sont-ils pris en compte, comprennent-ils les projets de désenclavement routier ?

Les appels à projets « mobilités » comprennent-ils le plan vélo (350 M€ sur 7 ans) ? les nœuds ferroviaires ?

Il n'y a pas de distinction entre les investissements sur les canaux et dans les ports et, pour les ports, entre aménagements fluviaux et ferroviaires.

Enfin les grands projets ne sont pas chiffrés (Grand Paris Express, canal Seine-Nord, autoroutes nouvelles, ligne nouvelle Normandie) sauf le tunnel de base du Lyon-Turin.

Jean Sivardière ■

*La FNAUT demande que les usagers des transports, les premiers concernés par la programmation des infrastructures, soient représentés au sein du Conseil d'Orientation des Infrastructures, qui sera pérennisé.*

## Ils aiment la voiture

**Emmanuel Macron**, sur Europe 1 : « l'automobile, dans la région Grand Est, c'est 100 000 emplois. Mais l'automobile, c'est aussi une part de notre imaginaire politique : Roland Barthes en parle comme l'une des mythologies françaises. Et moi, je suis aussi dans cette mythologie, j'aime la voiture. Malheureusement, je ne conduis plus du tout. Mais je comprends très bien les Français, je ne leur demande pas de changer de mode de vie, la voiture fait partie de notre quotidien, il ne s'agit pas de stigmatiser les gens et de leur expliquer qu'il faut changer ». Il veut abaisser le coût du permis de conduire par intégration de l'apprentissage du code dans le cursus scolaire. Mais la TVA sur les transports collectifs de proximité restera à 10 %.

Lors d'un colloque récent, le ministre de l'Economie **Bruno Le Maire**, connu pour son tropisme routier très prononcé (FNAUT Infos 250), a déclaré qu'il était un amoureux de la voiture et se réjouissait de l'arrivée des véhicules (individuels) du futur. Petit, il voulait « devenir journaliste automobile pour tester les nouveaux modèles ». A la radio, il a déclaré : « j'aime la voiture, nous aimons tous la voiture ; je suis automobiliste, nous sommes tous automobilistes ».

## Il aime la voiture... et le camion

**Amoureux de la voiture (FNAUT Infos 250 et ci-dessus), le ministre de l'Economie Bruno Le Maire est aussi très attentif aux camionneurs et s'est opposé au retour d'une écotaxe. Une attitude injustifiée sur le plan économique et contradictoire avec les objectifs climatiques du gouvernement : tous les transporteurs routiers, français et étrangers, doivent financer les infrastructures de transport et les coûts environnementaux de leurs activités.**

**Le transport routier de fret ne serait pas fragilisé par une écotaxe.** Selon la Commission des Comptes Transport de la Nation (CCTN), le transport routier de fret sous pavillon français (61 % du fret routier total) a progressé de 7,1 % en 2017, le transport sous pavillon étranger de 6,2 %.

En contrepartie de l'écotaxe abandonnée stupidement en 2014 (alors qu'elle avait été votée à l'unanimité par le Parlement et que son produit aurait permis de financer les infrastructures de transport), les transporteurs routiers ont obtenu une baisse de la taxe à l'essieu et l'autorisation généralisée de la circulation des camions de 44 tonnes, particulièrement agressifs pour la voirie. Le gazole professionnel est exonéré de la taxe carbone, la perte pour l'Etat est proche de 1 Md€ par an.

Si une écotaxe leur était imposée, les transporteurs français ne seraient pas fragilisés par rapport à leurs concurrents étrangers, soumis à la même taxation. Et tous les donneurs d'ordres reporteraient son coût sur les consommateurs (l'impact sur ces derniers serait marginal : il est de + 0,11 % en Suisse).

### La route avant le train

Selon le magazine *Voici*, généralement bien renseigné sur les personnalités (mais ignare en écologie), **Nicolas Hulot** possède 6 voitures, mais « il est très écolo car il roule à l'électrique 95 % du temps et son véhicule principal, une BMW i3, ne consomme pas une goutte d'essence ». Nous voilà rassurés !

**Hervé Morin**, président centriste du Conseil régional de Normandie : « il faut sortir de l'imaginaire du ferroviaire, il y a une espèce d'attachement incroyable au ferroviaire, il faut dépoussiérer nos cerveaux, les trains Caen-Rennes sont souvent vides, il faut rationaliser et optimiser les transports régionaux, il faut s'interroger sur la pertinence du train là où on peut mettre un car, 5 à 10 fois moins cher, en améliorant la qualité du service ».

**Elisabeth Borne**, ministre des Transports, n'envisage que des transports au rabais pour les zones de faible densité : « jusqu'à présent, les collectivités devaient obligatoirement offrir des transports publics réguliers. Or ces derniers répondent bien aux besoins des zones denses, pas des autres. Il faut désormais développer des solutions beaucoup plus simples, le covoiturage ou le transport à la demande ».

### Une concurrence équitable entre rail et route doit être établie

Les camions sont impliqués dans une part notable de la congestion des voiries, des accidents (14 % des tués), de la consommation de pétrole, de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la route (20 %), et ce sont essentiellement eux qui dégradent le réseau routier.

Il faut éviter de donner à la route le monopole absolu du transport du fret : elle assure déjà 88 % du trafic, bien au-delà de son domaine de pertinence (la courte distance), le rail 10 % et la voie d'eau 2 % (source : CGDD).

Un rééquilibrage est indispensable si on veut vraiment réduire le nombre des accidents, la pollution et les émissions de GES : une écotaxe peut y contribuer.

Le produit de l'écotaxe ne doit pas alimenter le budget général de l'Etat mais être affecté pour l'essentiel à la modernisation du réseau ferré, qui constitue l'urgence, afin de faciliter le report du trafic routier sur le rail et la voie d'eau.

# Infrastructures de transports : les choix du gouvernement

## Une démarche nouvelle, mais des lacunes et des contradictions

**Le gouvernement a publié ses choix en matière d'infrastructures de transports le 11 septembre 2018. Tout en reconnaissant l'intérêt de sa démarche, la FNAUT a dénoncé son absence de vision prospective et de préoccupation environnementale.**

### Une démarche nouvelle

Le gouvernement a suivi une démarche saine de programmation des investissements qui doit être soumise prochainement au Parlement et affiche clairement les quatre ambitions retenues : faciliter les déplacements du quotidien ; accélérer la transition écologique ; contribuer à la cohésion des territoires ; renforcer l'efficacité des transports de marchandises.

### Une hausse significative mais trop limitée des investissements

Trois scénarios avaient été définis par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), les hausses correspondantes des crédits « infrastructures » étant respectivement de 25 %, 55 % et 80 %. Le scénario retenu (40 %) est moins ambitieux que le scénario 2 du COI, pourtant bâti « pour satisfaire les priorités fixées par le Président de la République » : 13,4 Md€ sur la période 2018-2022 (38 % route, 51 % rail, 6 % fluvial et ports, 5 % mobilités propres) et 14,3 Md€ sur la période 2023-2027.

En 2019, la hausse des crédits affectés aux infrastructures sera de 300 M€, fournis par le budget de l'Etat. A partir de 2020, 500 M€ supplémentaires devront être trouvés sur la base des propositions du COI.

Rien cependant n'est dit sur ces sources nouvelles de financement : la TICPE sera-t-elle augmentée ? Les transporteurs routiers seront-ils sollicités par l'intermédiaire d'une nouvelle écotaxe kilométrique ? Le péage urbain sera-t-il introduit par les collectivités locales ? On en doute aujourd'hui...

L'entretien du réseau routier doit être financé d'abord par ses usagers et non uniquement par l'Etat.

De nombreux projets ne font l'objet d'aucun engagement précis à ce stade, par exemple le contenu des prochains appels à projets de mobilité urbaine, qui semblent concerner surtout la mobilité routière dite propre.

Enfin on ne comprend pas si les montants financiers annoncés comprennent ou non la contribution de l'Etat aux grands projets (canal Seine-Nord...).

### Un changement de paradigme ?

Aucune analyse prospective des besoins futurs de mobilité et des contraintes (démographie, urbanisation métropolitaine et littorale, dépendance pétrolière et prix du baril, réchauffement climatique) n'a été présentée pour justifier les orientations du gouvernement. Aucune hiérarchie nouvelle entre les

différents modes de transport n'a été définie, aucune mesure choc pour enrayer l'étalement urbain n'est envisagée. Manifestement, les avertissements du GIEC sur l'évolution dramatique du climat n'ont pas été compris.

### Cinq programmes prioritaires

Cinq priorités sont annoncées :

- l'entretien des réseaux existants (celui du réseau routier, cité en premier, disposera de moyens « sans précédents » (+ 31% sur la décennie 2018-2027) ;
- la désaturation des grands nœuds ferroviaires (2,6 Md€ seront investis sur 10 ans) ;
- l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux (un Md€ sur 10 ans) ;
- le développement des mobilités propres, partagées et actives (plusieurs appels à projets, à hauteur de 1,2 Md€ sur 10 ans, accompagneront les autorités organisatrices) ;
- enfin l'Etat investira 2,3 Md€ sur 10 ans pour soutenir le report modal du fret (+ 50 % pour le fluvial).

Les grands projets seront phasés, en priorisant les opérations améliorant les déplacements du quotidien.

### Les choix routiers sont affirmés de manière excessive

Les nombreux projets autoroutiers (Strasbourg, Rouen, Grenoble, Arles...) conçus il y a 50 ans sont maintenus sauf l'A45. Et c'est « le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux » que le gouvernement entend « accélérer », comme s'il existait encore des routes non goudronnées.

Un meilleur entretien du réseau routier est nécessaire mais, selon Alain Bonnafous, ancien directeur du LET de Lyon, « la situation n'est pas catastrophique, mais les infrastructures vieillissent »... Autrement dit, il ne faut pas fantasmer sur les nids de poules : on ne ferme pas encore de routes régionales ou interrégionales dégradées, on ne ralentit pas le trafic à 40 km/h...

### Une réponse incomplète aux besoins de la vie quotidienne urbaine

Le vélo, un mode qui peut devenir un transport de masse en milieu urbain si on en prend les moyens, dispose d'un financement insuffisant selon la FUB.

Le gouvernement prévoit judicieusement la désaturation des nœuds ferroviaires (Paris, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nice...) pour faciliter la création de RER métropolitains. Cette orientation correspond à nos souhaits

(FNAUT Infos 262), mais les projets de RER ne sont ni précisés ni financés...

### Un abandon des « petites lignes »

Pour les habitants des villes moyennes et des territoires ruraux, l'urgence n'est pas le désenclavement routier mais la sauvegarde du maillage du réseau ferré : des lignes sont fermées, en particulier dans les zones montagneuses (Massif central, Vosges...) ; les trains sont ralentis sur plus de 5 000 km de lignes.

Or l'effort actuel de rénovation des voies ferrées ne porte que sur le réseau structurant : les « petites » lignes transversales et régionales voyageurs ne sont plus entretenues, de même que les lignes capillaires fret dont 2 000 km sont menacés à court terme ; leur financement n'est pas garanti : il est laissé à la charge des Régions.

### Un report regrettable des grands projets ferroviaires

Alors que les programmes des gouvernements précédents accumulaient les grands projets sans préciser les possibilités de financement, le gouvernement actuel a évité cette erreur. Cependant le phasage proposé manque à la fois d'ambition et de cohérence.

Seuls les grands projets ferroviaires (urbains et interurbains) peuvent provoquer des transferts massifs de trafics, et leur report favorise l'avion et la route, comme on le vérifie sur l'axe Lyon-Turin où le trafic des camions a recommencé à croître depuis 4 ans. Pendant ce temps, le ruineux et inutile projet de canal Seine-Nord est maintenu, et présenté comme une contribution à la sauvegarde de l'environnement.

Le contournement ferroviaire Est de Lyon (CFAL), la jonction Montpellier-Perpignan et les LGV Marseille-Nice et Bordeaux-Toulouse, essentiels pour le développement des trafics ferroviaires voyageurs et fret, sont reportés. Il en est de même des accès depuis Lyon au tunnel interfrontalier du Lyon-Turin, suivant les recommandations aberrantes du Conseil d'Orientation des Infrastructures (FNAUT Infos 263). Seul le financement du tunnel lui-même est sécurisé : 220 M€ par an jusqu'en 2030.

Dans ces conditions, le rééquilibrage rail/route pour le fret, réclamé par toute la population car il concerne sa vie quotidienne, est illusoire, en contradiction avec l'ambition officielle.

La FNAUT attend du gouvernement qu'il reconnaisse mieux l'importance du transport collectif urbain et interurbain, qu'il écarte le saupoudrage et les dépenses inutiles, et qu'il privilégie les investissements les plus efficaces en matière d'aménagement du territoire et de lutte contre le dérèglement climatique.

## Le prix du pétrole

Le prix du baril de pétrole évolue en général de manière inattendue : en 2008, il est passé de près de 140 à 40 dollars puis il est remonté ; en 2014, il est passé en gros de 110 à 50 dollars ; en 2018, il remonte à nouveau pour frôler aujourd'hui les 80 dollars (+ 60 %). L'évolution récente, qui contribue à la hausse du prix des carburants routiers, résulte de plusieurs facteurs :

- les tensions géopolitiques renforcées (relations USA-Iran, chaos en Libye, Irak, Nigeria et Venezuela) ;
  - le cartel OPEP-Russie qui limite la production avec un succès durable ;
  - la demande mondiale de pétrole qui continue à croître ;
  - l'épuisement de certains gisements.
- Les prévisions à court terme sont quasiment impossibles. Il y a quelques années, tel « expert » prévoyait un baril à 380 dollars, et tel autre à 30 dollars...

Dans ces conditions, mieux vaut éviter de construire des autoroutes et suivre les conseils de **Claude Mandil**, ancien directeur de l'Agence Internationale de l'Energie, qui déclarait à propos du changement climatique : « la priorité des priorités, c'est l'économie d'énergie dans l'habitat, le commerce, l'industrie, dans les transports plus encore, d'autant que cela contribue à la détente des prix de l'énergie, donc à la sécurité énergétique, à la compétitivité économique et au bien-être ».

On ne parle plus guère du « peak oil » aujourd'hui, mais l'avertissement de **Bernard Rousseau**, ancien président de FNE, reste valable : « le prix du pétrole, déterminé par un marché à courte vue, ne prend pas en compte sa rarefaction prévisible. Quand le pétrole manquera, tout l'équilibre économique sera bouleversé. Il faut l'anticiper et l'expliquer à nos concitoyens pour qu'ils acceptent des modifications de comportement ».

Certes, on pourrait baisser les taxes sur les carburants routiers, comme le réclament l'association 40 millions d'automobilistes et la CLCV. Mais, comme le disait **Jean-Marie Chevalier**, professeur d'économie à Paris-Dauphine : « bloquer les prix en baissant les taxes, c'est nourrir les consommateurs d'illusions ». Mieux vaut les inciter à changer leurs comportements.

Un seul exemple : si la vitesse maximale sur autoroute était abaissée de 130 à 120 km/h, la consommation totale de carburants routiers diminuerait de 1,7% d'après l'Institut Français de l'Environnement. Près des 3/4 du pétrole importé étant consommé dans les transports, la facture pétrolière de la France, de l'ordre de 50 Md€ aujourd'hui, serait réduite d'environ 500 M€.

## Il faut relativiser la hausse récente du prix des carburants automobiles

La hausse du prix des carburants intervenue récemment a suscité des protestations venant de presque tous les horizons politiques : « racket, hold-up, matraquage, scandale, enfer fiscal, acharnement punitif » (voir page suivante). La FNAUT a donc cherché à savoir si le prix des carburants était ou non devenu anormal, et dans quelle mesure la fiscalité était responsable de la hausse constatée. Elle s'est adressée dans ce but à l'économiste Jean-Marie Beauvais qui lui a fourni des informations très précises.

### Le prix des carburants en France est-il devenu anormalement élevé ?

Remarquons au préalable que le prix des carburants fin octobre - environ 1,51 € (gazole) et 1,54 € (SP 95) - n'avait rien d'excessif, voire d'extravagant, malgré sa hausse récente : il se situe, en gros, dans la moyenne européenne.

Il est moins élevé en Espagne (1,28 € pour le gazole et 1,33 € pour le SP 95) et en Allemagne (1,38 € et 1,48 €).

Il est plus élevé au Royaume-Uni (1,56 € et 1,49 €), en Italie (1,57 € et 1,66 €) ou encore en Norvège (1,70 € et 1,76 €).

### Le coût réel des trajets en voiture a fortement diminué depuis 1970

Pour évaluer correctement le prix d'un bien ou d'un service, on ne peut se contenter de noter le prix apparent, c'est-à-dire affiché en euros courants : il faut tenir compte de l'évolution du pouvoir d'achat, donc du SMIC, on obtient alors le prix réel.

Depuis 2012, le SMIC a augmenté de 7 % : le prix réel du gazole n'a augmenté que de 1 % ; quant à celui du SP 95, il a baissé de 8 % (l'inflation n'a pas à être prise en compte ici, le prix à la pompe et le SMIC étant exprimés dans la même monnaie, l'euro courant).

Sur une période plus longue, par exemple 1970-2018, il faut aussi tenir compte de la diminution régulière de la consommation des voitures. Jean-Marie Beauvais a alors constaté que le nombre de kilomètres qu'on peut parcourir avec une voiture diesel en travaillant une heure payée au SMIC a augmenté de 57 %, et même de 171 % dans le cas d'une voiture essence :

	Gazole	Essence
1970	68 km	32 km
1989	127 km	65 km
2018	107 km	88 km

	Gazole 2017	Gazole 2018	Hausse 2018/17	SP95 2017	SP95 2018	Hausse 2018/17
Prix à la pompe	1,23 €	1,51 €	<b>28 cts</b> + 23 %	1,38 €	1,54 €	<b>16 cts</b> + 12 %
Prix du pétrole	0,58 €	0,78 €	<b>20 cts</b> + 35 %	0,58 €	0,71 €	<b>12 cts</b> + 22 %
Taxes spécifiques	0,66 €	0,73 €	<b>8 cts</b> + 11 %	0,79 €	0,83 €	<b>4 cts</b> + 5 %

Contrairement à une croyance répandue, le coût des carburants automobiles a donc fortement diminué depuis 50 ans malgré l'évolution irrégulière du prix du pétrole et du montant des taxes (voir aussi FNAUT Infos 260).

### D'où provient la hausse du prix des carburants : pétrole ou taxes ?

Jean-Marie Beauvais a également montré que la hausse observée depuis un an est due principalement (pour les 3/4) à la hausse du prix du pétrole et non, comme cela est affirmé par plusieurs partis politiques de droite et de gauche et diverses associations tel que la CLCV, à une hausse des taxes..

On indique ci-dessous le prix à la pompe, le prix du carburant une fois raffiné et distribué (TVA comprise) et le montant des taxes spécifiques (TICPE et TVA sur TICPE) en moyenne sur 2017 et à la date récente du 26 octobre 2018. Les prix et montants des taxes sont donnés par litre et en euros courants. Les chiffres cités par Jean-Marie Beauvais sont extraits des Annuaire Du Comité professionnel du Pétrole (CPDP).

Ces chiffres (légèrement arrondis) montrent que **la hausse des taxes spécifiques n'est responsable que d'environ un quart de la hausse récente du prix des carburants**, soit 6,5 % de celle du prix du gazole (qui a été de 23 %) et 3 % de celle du prix du SP 95 (qui a été de 12 %). La hausse récente est due principalement à celle du pétrole raffiné (cotation Rotterdam) : + 35 % pour le gazole, + 22 % pour le SP 95.

La hausse des taxes a été de 8 centimes sur le gazole et 4 centimes sur le SP 95 : malgré cette hausse, le poids de la fiscalité dans le prix à la pompe a diminué car le prix du pétrole a fortement augmenté.

# Les taxes sur les carburants automobiles : une hausse nécessaire qui protège le consommateur

(Pixabay)

La hausse des taxes a été initiée (tardivement et bien timidement) lors du septennat précédent puis renforcée par l'actuel gouvernement, qui a pris là une décision pertinente et courageuse (rappelons que la FNAUT approuve ou critique les décisions du gouvernement au coup par coup, sans a priori partisan).

La fiscalité spécifique sur les carburants automobiles est pleinement justifiée en soi, c'est-à-dire indépendamment de l'usage de son produit qui en est fait par l'Etat (sur ce point, le gouvernement est très critiquable). Elle répond en effet à de nombreux impératifs.

## Lutter contre la pollution de l'air

Selon l'Agence européenne de l'environnement, cette pollution dégrade la santé publique et provoque 48 000 morts par an rien qu'en France.

En rapprochant peu à peu les fiscalités de l'essence et du gazole, on réduit la pollution de l'air par les particules fines émises par les moteurs diesel lors de la combustion du gazole.

## Réduire la dépendance pétrolière

La poursuite de la hausse du prix du pétrole est très probable. Or, selon la Direction Générale de l'Énergie et du Climat, le secteur des transports absorbe près des 3/4 du pétrole consommé en France (qui est importé à 99 %). La hausse de la taxe carbone et par suite celle de la taxation des carburants sont donc conformes à l'intérêt général puisqu'elles incitent à réduire la consommation de pétrole et permettent de réduire la facture pétrolière, déjà proche de 50 milliards d'euros par an. Elles apportent par ailleurs davantage d'indépendance à l'action diplomatique de notre pays.

## Protéger le consommateur

Bien loin d'être un « matraquage punitif », la taxation des carburants protège le consommateur en l'incitant à modifier ses comportements de mobilité pour économiser le pétrole.

Si elle pèse sur l'automobiliste à très court terme, elle le protège au contraire à moyen terme et même à court terme, en l'incitant à changer rapidement pour se libérer de la dépendance automobile ; les possibilités sont nombreuses (voir page suivante).

## Freiner le réchauffement climatique

Enfin la taxation participe à la lutte contre le réchauffement climatique.

Le réchauffement est une menace encore plus grave que la pollution de l'air, il affecte et menace toute la biodiversité, le bien-être humain et la vie elle-même sur la planète... Or le trafic routier est responsable d'environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre de notre pays.

## Des dénonciations irréfléchies et déplacées

Un grand nombre de « responsables » politiques, de droite (RN, LR) comme de gauche (PS, France Insoumise) ayant voté la hausse de la taxe carbone n'ont pas eu le courage de maintenir leur choix et ont vite changé d'avis dès que le mouvement des gilets jaunes a pris une certaine ampleur.

Aucun d'eux n'a eu le courage d'admettre que la hausse des taxes était d'abord due à celle du pétrole, dont le prix dépend de paramètres extérieurs sur lesquels le gouvernement n'a qu'une influence marginale, et non à celle des taxes : on a assisté au contraire à un festival affligeant de démagogie et de désinformation.

**Ségolène Royal** était la plus mal placée pour s'insurger aussi violemment contre la hausse des taxes sur le diesel, « une hausse totalement disproportionnée, pas sérieuse, malhonnête, illégale, un matraquage, un acharnement punitif, une taxation violente qui prend les automobilistes et l'écologie en otages... ».

Elle mène un combat d'arrière-garde : pas la moindre allusion à la dépendance pétrolière, à la santé publique ou à la dégradation du climat... Ses déclarations, comme celles qui préconisaient la gratuité des autoroutes (le dimanche), ont certainement réjoui les associations d'automobilistes !

Ces propos surprennent d'autant plus que l'ancienne ministre de l'environnement avait elle-même lancé les premières mesures fiscales visant à décourager l'usage du diesel en réduisant son avantage fiscal par rapport à l'essence... Et l'ancienne ministre a la mémoire courte ! Selon elle, en « matraquant les automobilistes », le gouvernement ne cherche qu'à remplir les caisses vides de l'Etat. Mais qui a abandonné l'écotaxe de manière

irresponsable et fait perdre des milliards d'euros à l'Etat (FNAUT Infos 254) ? Et qui a ensuite augmenté les taxes sur les carburants automobiles pour compenser l'énorme perte de recettes fiscales ?

**Valérie Rabaud**, présidente du groupe PS à l'Assemblée nationale, accuse le gouvernement de « faire les poches des Français avec une hausse délirante des taxes sur les carburants ». C'est pourtant un gouvernement socialiste qui a lancé, en 2014, la convergence des fiscalités du diesel et de l'essence et introduit la taxe carbone. Elle propose aujourd'hui d'ajouter une « composante carbone » au chèque énergie.

« En 2014, le cours du pétrole était alors plus bas », rappelle le député PS Boris Vallaud : eh oui, il fallait en profiter pour augmenter les taxes plus rapidement, la FNAUT l'avait réclamé...

**Gilles Savary**, ancien député PS, s'insurge contre « une hausse totale et punitive » et le PCF contre le « racket des automobilistes ». **Jean-Luc Mélenchon** voulait supprimer l'avantage fiscal du diesel : il dénonce aujourd'hui une hausse scandaleuse des taxes.

Quant aux **Républicains**, ils ont, comme le PS, laissé se dégrader bien des lignes ferroviaires qui desservent des petites villes et des zones rurales et ont fini par disparaître : ils nous expliquent aujourd'hui que la hausse des taxes est « scandaleuse et insupportable » parce que la voiture est absolument indispensable aux habitants de ces zones rurales ! Leur secrétaire général **Geoffroy Didier** critique ainsi « la politique antisociale du gouvernement qui fait subir aux automobilistes un enfer fiscal ».

Leur président **Laurent Wauquiez** dénonce, lui, un « racket organisé à travers l'explosion des taxes sur les carburants et les projets de péages urbains ». Le député **Christian Jacob** parle d'un « véritable hold up ». Eux aussi ont la mémoire courte. **Guillaume Peltier**, député LR du Loir-et-Cher, n'a peur de rien : il propose d'accorder aux automobilistes un chèque carburant de 100€ PAR MOIS à 13 millions d'automobilistes (soit un coût total pour l'Etat supérieur à 15 milliards par an).

Pour **Marine Le Pen**, qui s'exprime dans les mêmes termes que Ségolène Royal, « la hausse des taxes est scandaleuse, les Français ne peuvent plus se déplacer en voiture ».

Pour **Nicolas Dupont-Aignan**, c'est « un scandale absolu ».

# La dépendance automobile n'est pas une fatalité, même dans les zones périurbaines et rurales

La manifestation des « gilets jaunes » contre la hausse des taxes sur les carburants a mis en évidence les difficultés financières des travailleurs modestes trop souvent obligés d'utiliser leur voiture pour se rendre à leur travail et, plus généralement celles des ménages périurbains et ruraux pour lesquels la voiture est aujourd'hui difficilement remplaçable dans la vie quotidienne. Mais les « gilets jaunes », en s'en prenant en priorité à la hausse des taxes, se trompent de cible : d'autres solutions qu'une baisse des taxes existent.

## Alléger les taxes ? Créer un chèque carburant ?

Baisser les taxes sur les carburants a déjà expérimenté fin 2012, à l'initiative de François Hollande alors président de la République « pour respecter une promesse électorale ». Cette mesure stupide (FNAUT Infos 2010) a entraîné un gaspillage d'argent public de 500 M€, et cet effort de l'Etat, à peine remarqué par les automobilistes (une baisse de 3 centimes...) n'a pas pu être maintenu plus de 3 mois. La FNAUT avait alors proposé des mesures de fond réalistes permettant aux automobilistes de réduire leurs dépenses.

## Bien dit

**Edouard Philippe** : « Ceux qui râlent sur la hausse du carburant réclament en même temps qu'on lutte contre la pollution de l'air parce que leurs enfants sont malades ».

**Pierre Cannet**, responsable climat-énergie-ville au WWF-France : « les Français ne sont pas victimes de la transition énergétique, mais de leur dépendance au pétrole ».

**Stanislas Guérini**, député LREM : « je préfère l'impopularité à un chèque carburant qui sponsoriserait l'augmentation du cours du pétrole et nous entraînerait dans l'impasse écologique et budgétaire ».

Il est légitime d'aider les ménages modestes, mais sans influencer le choix de leurs dépenses (mobilité, chauffage...) : les aides ne doivent pas être ciblées sur les carburants automobiles sous forme d'une baisse des taxes ou d'un chèque carburant qui ruinerait l'Etat, n'inciteraient pas à un changement de comportement et pérenniseraient l'usage de la voiture.

Les aides financières directes aux automobilistes ont donc des effets pervers. Elles doivent être réservées aux automobilistes de condition modeste et habitant dans des zones encore dépourvues de transport collectif aux heures où ils se rendent à leur travail.

Comme l'explique **Christian de Perthuis**, professeur à Paris-Dauphine : « il ne faut pas mentir au citoyen, l'accélération de la transition bas carbone exigera dans les années qui viennent un renchérissement des énergies fossiles ».

Consacrer quelques centaines de M€ à un renforcement de la prime à la casse pour inciter les automobilistes à acheter des voitures électriques ou moins polluantes n'est pas non plus une bonne solution qui a surtout

pour objectif de subventionner l'industrie automobile : on peut utiliser plus efficacement l'argent public.

## Le covoiturage ?

Le covoiturage est une solution utile de dépannage, souvent évoquée par le gouvernement, mais il ne s'agit pas de la solution miracle, ce n'est qu'un expédient : **même s'il est organisé par une collectivité locale, il n'est soumis à aucune obligation de service public**. Et il ne peut fonctionner dans les zones très peu peuplées car le seuil critique du nombre de covoituteurs potentiels n'y est pas atteint. Comme dit un internaute, « j'habite dans un hameau, je bosse en ville, alors je covoiture avec qui ? Un chevreuil ? »

## Economiser le carburant

Respecter les limitations de vitesse, en particulier le 80 km/h sur les routes secondaires nombreuses en milieu rural, permet des économies de carburant (FNAUT Infos 266). L'écoconduite (accélération douce, ralentissement anticipé, freinage progressif) permet des économies plus considérables, de l'ordre de 20 % d'après Autoplus. Le gouvernement pourrait lancer une campagne nationale d'information sur cette pratique, sur le modèle des campagnes relatives à la sécurité routière.

Se rabattre par un moyen individuel (voiture, vélo ordinaire ou à assistance électrique - VAE) sur une gare existante ou un parking relais est une pratique, déjà répandue, qui permet de réduire fortement la distance parcourue en voiture, donc la dépense de carburant.

De telles possibilités de rabattement peuvent être améliorées, en particulier pour le vélo : on peut ainsi aider les habitants des zones rurales à acheter des VAE, et aménager des itinéraires cyclables sécurisés (voir l'étude de l'IFSTTAR et Beauvais Consultants, FNAUT Infos 256).

On peut aussi covoiturer quand on le peut, n'utiliser la climatisation de sa voiture qu'exceptionnellement, changer de voiture pour une voiture moins gourmande en carburant.

## Privilégier le report modal

Emmanuelle Wargon, secrétaire d'Etat à l'écologie, affirme péremptoirement : « la voiture est indispensable dès qu'on sort des villes ». La FNAUT affirme au contraire, sur la base d'exemples pris dans les pays voisins, que le transport public - ferroviaire et routier

- peut non seulement se maintenir mais se développer dans les zones périurbaines et rurales (voir page suivante).

Le gouvernement doit donc accompagner la hausse justifiée des taxes sur les carburants automobiles d'un effort conséquent de développement des modes alternatifs à la voiture, et plus spécialement des aménagements cyclables et des transports collectifs périurbains et ruraux, train et autocar. **Cet effort doit être financé par une partie, nettement plus importante qu'aujourd'hui, du produit des taxes.**

Enfin le train et le car sont trop chers : qu'attend le gouvernement pour ramener de 10 % à 5,5 % le taux de TVA sur les transports publics de proximité ? Cela coûterait moins cher à l'Etat que le renforcement de la prime à la casse...

## Aménager le territoire

Avec un impact à plus long terme, on peut aussi, en zone rurale, agir sur l'aménagement du territoire pour réduire le besoin de mobilité : aider ou inciter au développement de commerces et de services dans les centres des petites villes et au maintien des commerces dans les communes ; aider des ménages à se relocaliser dans des lieux mieux desservis, arrêter les aides publiques à la construction dans des zones non desservies par transport collectif, arrêter les implantations de services publics dans des zones isolées ou en lointaine périphérie, et accessibles seulement en voiture.

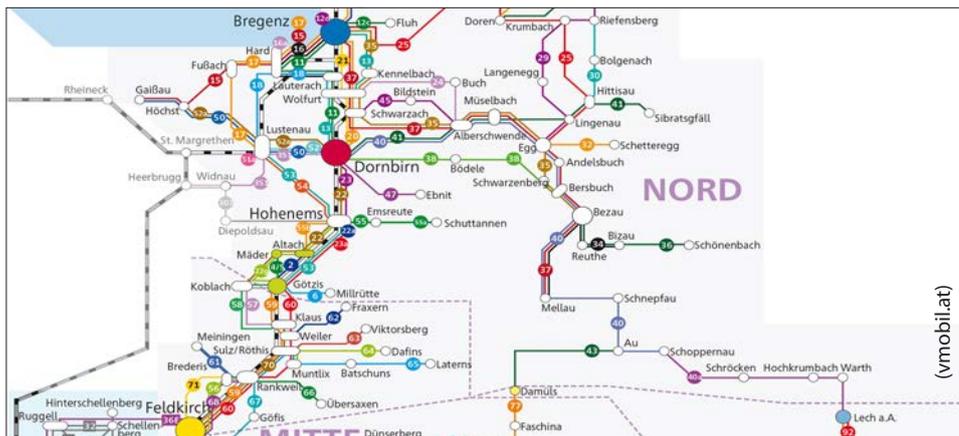
Des contrats d'axes liant la Région, qui assure la desserte des lignes TER ferroviaires et routières, et les collectivités, peuvent inciter à renforcer les centres villes et les quartiers de gare.

En zone périurbaine, les collectivités locales peuvent programmer de nouvelles urbanisations en les liant au réseau de transport public et de voies cyclables. Toutes ces actions possibles de densification permettent de réduire le nombre et la longueur des déplacements effectués en voiture.

## Un flic qui déraile

Le syndicat Unité SGP Police-FO a appelé les policiers à faire la grève des PV le 17 novembre, par solidarité avec les « gilets jaunes » : « on sera peut-être moins regardant sur les stationnements et les petites infractions au code de la route, seules les infractions graves seront réprimées » a expliqué Yannick Bianchéri, délégué isérois du syndicat. Un bel exemple de civisme...

# Un réseau modèle d'autocars ruraux en Autriche



Nous résumons ci-dessous un article particulièrement instructif de Mathias Cureau (cabinet Trans-Missions) paru récemment dans la revue Transports Urbains publiée par le GETUM. Cet article montre, sur un exemple autrichien, comment on peut exploiter avec succès des « petites lignes » routières bien adaptées aux besoins de la clientèle.

## La desserte rurale en France...

On sait que les « petites lignes » ferroviaires sont très mal exploitées par SNCF Mobilités, dont l'objectif prioritaire est de s'en débarrasser : offre très médiocre, coûts d'exploitation élevés.

La situation des services d'autocars ruraux, moins connue, est voisine (voir aussi FNAUT Infos 145, 176, 191) :

- offre insuffisante, ciblée sur les déplacements domicile-travail et scolaires, donc avec des « trous horaires » en journée, dissuasifs pour les déplacements plus occasionnels ;
- fréquences faibles, quasi-absence d'offre le soir et en week-end ;
- quasi-absence de possibilités de correspondances, l'usager ne pouvant utiliser qu'une ligne, non un réseau ;
- qualité médiocre de l'exploitation ;
- matériel roulant non conforme à la réglementation relative aux émissions de CO<sub>2</sub> et inaccessible aux personnes à mobilité réduite ;
- information déficiente sur l'offre ;
- doublons fréquents avec les services urbains et ferroviaires.

L'idée dominante chez les élus est que la desserte rurale coûte cher et ne rend que des services marginaux puisque la fréquentation est très faible.

## ...et en Autriche

Mathias Cureau a étudié plus particulièrement le réseau d'autocars « Landbus Bregenzwald », qui dessert le land du Vorarlberg (ouest de l'Autriche) : 30 000 habitants, une densité comparable à celle de nombreux départements français (Jura, Préalpes), une attractivité touristique.

La fréquentation est de 4,5 millions de voyageurs par an, soit 150 voyages par an et par habitant : un taux très supérieur à celui qui est constaté dans les villes moyennes françaises. Comment obtenir ce résultat ?

Tous les villages et même certains hameaux touristiques sont desservis.

Les cars circulent de 7h à 20h à une fréquence d'un service par heure. Sur 3 lignes, la fréquence est même de 30 minutes et le service se prolonge jusqu'à minuit. L'offre est quasi-inchangée en week-end. Tout village est desservi au moins par 8 à 12 allers-retours quotidiens.

Le réseau, qui comprend 20 lignes, est fortement maillé, les correspondances aux nœuds du réseau sont assurées systématiquement grâce à un système d'aide à l'exploitation (SAE).

Les arrêts sont équipés d'abris confortables et esthétiques.

La tarification est simple et attractive, elle intègre les réseaux urbains et les lignes ferroviaires. Le tarif à l'unité est de 1,5 €. Des tarifs spéciaux sont proposés aux jeunes, seniors, PMR, familles et groupes. L'abonnement annuel, adopté par 18 % de la population concernée du Land, revient à 1 € par jour !

Les communes desservies participent au financement des services (15 %) et sont très attentives à leur qualité. Le reste du financement est assuré par l'État et le Land (21 %), et par les voyageurs (64 %) dont les touristes (300 000 l'été et 400 000 l'hiver), qui sont soumis à une taxe de séjour (2 €/jour) destinée à financer le réseau ou à un supplément sur les forfaits de ski, et bénéficient d'un abonnement gratuit.

Le coût d'exploitation par kilomètre est un peu inférieur à celui qui est constaté en France. Le réseau ne subit aucune concurrence du rail, la région ne possédant pas de voies ferrées, mais celle de la voiture : la population, assez riche, est fortement motorisée.

**On peut espérer aujourd'hui que la prise en charge des autocars « départementaux » par les Régions, selon la loi NOTRe, fera évoluer l'approche malthusienne très répandue en France et permettra un renouveau des dessertes rurales par autocar : l'exemple autrichien décrit par Mathias Cureau montre que ce n'est pas utopique. Abandonner les zones périurbaines et rurales à la voiture n'est pas une fatalité.**

## Un succès commercial du rail est possible en milieu rural

Nous présentons deux exemples de « petites lignes » bien exploitées.

### En Allemagne

Depuis 1995, l'Allemagne a rouvert 600 km de petites lignes et 300 gares. Et près de 300 km sont actuellement en cours de remise en service. Le seul Land de Rhénanie-Palatinat a relancé onze lignes, dont deux transfrontalières, redonner de la cohérence à son système ferroviaire. Cette tendance concerne des lignes en zone urbanisée, comme la relation Kaarst-Dusseldorf-Mettmann, condamnée par la Deutsche Bahn dans les années 90, reprise par un syndicat formé des communes riveraines, et passée de 516 voyageurs/jour en 1998 à plus de 23 000 aujourd'hui (20 mn de fréquence toute la journée) mais aussi des lignes en milieu rural - à l'exemple des cinq branches (15 à 20 km chacune) desservant petites villes et villages dans le Wurtemberg autour de Stuttgart, dont certaines abandonnées depuis trente ans. Les exemples sont nombreux en Allemagne de ces lignes rouvertes ou revivifiées, toujours grâce à la volonté politique des autorités locales ou régionales. La clé du succès commercial : un système ferroviaire régional ouvert à la concurrence et laissant toute sa place à l'initiative locales.

Michel Quidort, président de la Fédération Européenne des Voyageurs

### En Italie

La ligne de 60 km Merano-Malles est située dans le Sud Tyrol italien, elle a été fermée en 1991. 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, malgré les habituelles oppositions (trop cher, personne n'utilisera le train, tout le monde a une voiture...). Une offre ambitieuse, à la suisse, a été mise en place - un train par heure de 5h à 23h - renforcée à certaines heures. Le succès est évident : 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour ! Il est tel que l'électrification de la ligne et l'achat de rames électriques plus capacitaires ont été décidés. La remise en état de l'infrastructure n'a coûté que 120 millions d'euros pour 60 km, rames comprises. Et le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 € du km (contre 20 euros ou plus en France) et 12 à 13 € avec l'amortissement du matériel.

Il ne s'agit pas d'un cas où la densité de population est forte. Il s'agit d'une région rurale, comme celle desservie par la ligne Besançon - Le Locle.

Patrick Real, vice-président de la FNAUT Franche-Comté

## Une mobilité durable dans les zones périurbaines et rurales ?

**La Fabrique écologique**, fondée en 2013 et présidée par Géraud Guibert, conseiller à la Cour des comptes, est « une fondation pluraliste et transpartisanne qui veut promouvoir le développement durable sur la base de propositions pragmatiques ». Elle fait appel aux contributions de décideurs politiques, hauts fonctionnaires, chefs d'entreprises, universitaires et experts.

Sans grande modestie, elle estime que « son exigence d'une rigueur irréprochable, la précision de sa méthodologie et la qualité et la diversité de son réseau d'experts lui permettent de publier des notes considérées comme des références ».

En 2017, elle a abordé la mobilité durable dans les territoires périurbains et ruraux. Le diagnostic est peu original (FNAUT Infos 117, 143, 158, 165, 196) mais bien résumé : « L'écart entre les agglomérations denses et le reste du territoire, où vivent plus d'un Français sur trois, se creuse. Confrontés à la raréfaction et à l'éloignement des services et de l'emploi, difficilement desservis par les transports en commun, les territoires peu denses se marginalisent. Or la mobilité est une condition nécessaire à l'inclusion sociale ». Mais seules deux propositions ont été dégagées.

1 - « Redonner au vélo une place cohérente et organisée en planifiant des réseaux cyclables sécurisés, en modérant les vitesses de circulation dans le périurbain et en aménageant des itinéraires dans les espaces ruraux. Le but est de développer l'usage du vélo, à moindre coût, dans ces territoires où on observe un déficit d'infrastructures et de services cyclables ». Des propositions présentées comme « innovantes »... et émises de longue date par la FUB et soutenues par la FNAUT.

2 - Pour les déplacements à plus longue distance, la voiture partagée est l'avenir de la mobilité durable car, affirme péremptoirement la Fabrique écologique, les dessertes par transport collectif traditionnel sont trop coûteuses. Suivent quelques recommandations banales sur le covoiturage et l'autopartage (« un marché d'avenir »).

Mais aucune allusion n'est faite au rôle possible du transport public dans les zones périurbaines et même rurales (train et autocar), faute de réflexion sur ses succès à l'étranger (FNAUT Infos 212, 213, 257, 262, 264).

Or le covoiturage n'est pas un service public, et le transport collectif traditionnel, ferroviaire ou routier, conserve toutes ses chances s'il est exploité intelligemment (et si le coût d'usage de la voiture continue à augmenter).

## Le risque pétrolier

Dans un remarquable article paru sur le site Actu-Environnement résumé ci-dessous, **Christian de Perthuis et Boris Solier, respectivement professeur et chercheur à Paris-Dauphine, démontrent que la taxe carbone est le bon outil pour faire évoluer les comportements face au réchauffement climatique.**

La baisse du prix du pétrole entre 2014 et 2017 (autour de 50 dollars le baril) a dopé l'activité économique et entraîné une hausse de consommation de pétrole et de nos émissions de CO<sub>2</sub>. Mais le baril est aujourd'hui à 80 dollars. Est-ce bon pour le climat ? Pas sûr.

Plus le prix du baril s'élève, plus l'exploitation des gisements les moins bien situés devient rentable : à quelques kilomètres sous la mer, dans la zone arctique ou dans des schistes bitumineux. D'où des risques environnementaux et une hausse du potentiel d'émission de CO<sub>2</sub> à plus long terme.

Mais un instrument permet de sortir de cet engrenage : c'est la tarification du carbone (taxe carbone ou marché de permis), qui envoie des incitations vertueuses, côté offre et côté demande.

Côté demande, le consommateur est incité à économiser l'énergie et à privilégier les sources peu carbonées, ce qui provoque une baisse du prix du baril. Côté offre, le producteur n'est plus incité à élargir sa capacité de production d'énergie fossile.

Bien dit

**Glen Peters**, directeur du Centre de recherche sur le climat d'Oslo : « les ventes de voitures électriques n'empêchent pas la croissance des émissions de CO<sub>2</sub> ; le marché seul ne suffit pas, mais les hommes politiques ne veulent pas d'une vraie taxe carbone. Limiter le réchauffement de la planète à 2°C sera impossible si les émissions des carburants fossiles ne chutent pas ».

**Jean-Marc Jancovici**, Carbone 4 : « le meilleur service que pourrait nous rendre l'État pour nous éviter des choses fort désagréables à l'avenir, et en particulier aux ménages modestes qui sont aussi ceux dont les capacités d'adaptation face à l'adversité sont les plus limitées, serait de monter progressivement les prix des énergies non renouvelables par le biais des taxes, pour nous « déshabituer » progressivement d'un pétrole dont la baisse de la consommation est de toute façon inscrite dans la géologie » (écrit en 2004).

**Mathieu Auzanneau**, directeur du think tank The Shift Project : « le gouvernement doit développer une stratégie cohérente sur les alternatives à la voiture et investir à la hauteur des enjeux ; c'est possible : la TICPE lui rapportera 33 Md€ en 2018 ».

## L'illusion du pétrole bon marché

Les manifestations récentes contre la hausse du prix des carburants automobiles défient toute rationalité.

Nous étions habitués à un pétrole bon marché à l'origine d'un développement fulgurant de notre société, et dont l'utilisation intervient, outre les transports, dans de nombreux secteurs d'activité sans lesquels notre confort ne serait pas ce qu'il est, ce qui nous invite à bien cibler son utilisation.

L'idée d'un pétrole pas cher est encore très associée dans l'inconscient collectif aux « trente glorieuses », ces années heureuses de l'énergie bon marché, du plein emploi, de la promotion sociale, d'une élévation du niveau de vie inédite dans l'histoire de l'humanité, mais aussi de l'avènement du tout automobile, de l'affaiblissement considérable des transports publics, d'un aménagement du territoire prévu pour et par la voiture, en somme d'une mobilité non durable dont les conséquences ont toujours été occultées.

En dépit de l'incompréhension d'une bonne partie de nos concitoyens, la raréfaction du pétrole, dont les cours dépendent des marchés mondiaux et non de nos dirigeants, constitue désormais un enjeu majeur sous les effets conjugués d'une demande mondiale croissante (nous serons bientôt 10 milliards sur terre), du tarissement progressif des gisements, des conditions d'exploitation de plus en plus coûteuses et préjudiciables à l'environnement, de l'instabilité des pays producteurs et, plus grave encore, du dérèglement climatique directement causé par l'utilisation massive des énergies fossiles. On se remettra toujours d'une taxe sur les carburants, mais jamais d'un désastre climatique mondial qui nous sera fatal !

D'un pétrole abondant et bon marché, il nous faut passer à un pétrole rare et cher, ce qui implique aussi de revoir l'urbanisme en luttant contre l'étalement urbain, de mieux adapter les villes aux modes doux et aux transports publics pour lesquels un véritable plan Marshall est nécessaire, de développer le télétravail... La tâche est colossale, bien éloignée d'une quelconque baisse du prix des carburants.

Quant à la voiture électrique, soyons prudents : sa généralisation ne règle en rien les problèmes de congestion, d'accidents et d'étalement urbain et se heurtera aux coûts des métaux rares qui entrent dans la fabrication des batteries.

Voilà la réalité, aux antipodes de toutes les illusions entretenues par certains démagogues, dont l'agitation n'est que le dernier soubresaut d'un vieux monde complètement dépassé.

Didier Grimault ■

## Dernière minute : des décisions regrettables

(Pixabay)

Le gouvernement a finalement pris une série de mesures mal ciblées qui concernent essentiellement le coût d'usage de la voiture :

- annulation de la hausse des taxes sur les carburants prévue au début 2019, alors même qu'elle était déjà compensée par la baisse récente du prix du pétrole brut (de 20 dollars le baril) ;

- report de la réforme du contrôle technique visant à réduire la pollution par les voitures diesel ;

- renforcement du barème fiscal kilométrique (déjà surévalué), qui favorisera un nouvel allongement de la distance domicile-travail ;

- abandon de l'article du projet de loi LOM relatif au péage urbain (voir encadré).

Par ailleurs les applications anti-radars (Waze, Coyote) pourront continuer à diffuser des informations aux automobilistes, et la taxe poids lourds est abandonnée, même sous sa version édulcorée d'une vignette forfaitaire.

Le renforcement de la prime à la conversion des chaudières au fioul répond à une demande des ménages modestes. Il ne présente pas d'effet pervers, ce n'est pas le cas des mesures qui concernent la mobilité.

Certes le plan vélo est judicieusement maintenu, et le covoiturage est encouragé. Mais l'annulation de la hausse des taxes sur les carburants aura un impact négatif sur la qualité de l'air, la santé publique, le climat, la facture pétrolière (proche de 50 Md€ par an) et la robustesse de notre système de transport, devenu un quasi-monopole routier (90 % des déplacements de personnes et de fret sont assurés par la route).

Cette annulation donne aux automobilistes un signal trompeur en ne les incitant ni à se reporter sur le vélo et le transport collectif, ni même à limiter leur consommation de carburant (écoconduite, respect des limitations de vitesse, covoiturage).

Or une remontée prochaine du prix du pétrole est très vraisemblable et, sauf à ruiner

l'Etat, une baisse des taxes ne pourra la compenser que marginalement : il est de l'intérêt des automobilistes de s'y préparer en modifiant dès maintenant leurs comportements de mobilité.

Deux difficultés de fond exprimées par les gilets jaunes ont été ignorées : l'éloignement du lieu de travail et la raréfaction des commerces et des services de proximité, qui imposent de longs déplacements quotidiens ; la pénurie et souvent même l'absence d'alternatives à l'usage de la voiture.

Aucune mesure n'est prise pour enrayer l'étalement urbain. Et, en privant l'Etat de plusieurs Md€ de recettes, l'annulation de la hausse des taxes va inévitablement entraîner une réduction des dépenses publiques et pénaliser les services publics dans les zones périphériques, où les transports publics resteront sous-développés ou, le plus souvent, inexistantes. Le taux de TVA sur les transports publics de proximité n'est pas abaissé de 10 % à 5,5 %.

Pendant ce temps, l'Etat laisse la SNCF supprimer des services et des arrêts de trains (page 11). Comme le dit Vanik Berberian, président de l'Association des maires ruraux de France (AMRF) : « la SNCF se comporte en autorité organisatrice et impose ses décisions aux territoires ».

Le trafic est suspendu sur Limoges-Angoulême, les cars de substitution manquent de capacité. L'Etat refuse de financer la réouverture de la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire malgré la saturation de la 2x2 voies parallèle.

Il fallait au contraire consacrer une part accrue du produit des taxes à l'extension des aménagements cyclables et des transports publics, en priorité dans les territoires périurbains et ruraux où de nombreuses « petites lignes » ferroviaires et routières sont menacées de disparition.

Et pourquoi ne viser que les carburants automobiles et non le carburant consommé par les avions, cargos et camions ?...

### « Tarif de congestion »

**L'article 22 ter de la LOM concernant le péage urbain - pourtant prudemment rebaptisé « tarif de congestion » - a finalement été retiré, pour ne pas déplaire aux gilets jaunes qui l'avaient dénoncé.**

Le projet avait le mérite d'élargir le nombre des agglomérations potentiellement concernées par le péage urbain, puisque le seuil démographique - 300 000 habitants - fixé par la loi Grenelle 2 était abaissé à 100 000 habitants. Le projet faisait par ailleurs disparaître la durée maximale d'expérimentation du péage - 3 ans - fixée précédemment. Le péage urbain « inversé » envisagé par Elisabeth Borne et les élus lillois (FNAUT Infos 256) n'était pas cité.

L'article 22 ter présentait cependant deux défauts qui limitaient sa portée :

- il fixait un plafond pour le montant du péage (2,5 €, le double dans les agglomérations de plus de 500 000 habitants), sans le justifier par le montant des coûts externes de la circulation automobile ; ce montant doit être laissé à l'appréciation des élus (à Londres, il est de 13 €) ;

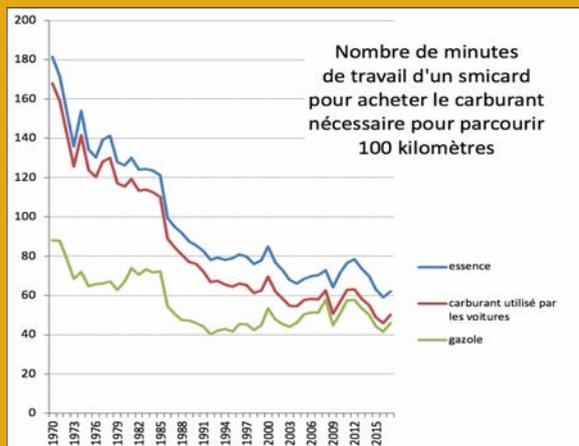
- il envisageait des tarifs réduits, voire la gratuité, pour les usagers « dont le lieu de travail ou le domicile serait situé dans la zone soumise à péage » ; or le péage doit concerner tous les déplacements, et en priorité les déplacements répétitifs.

L'abandon brutal du péage urbain par le gouvernement est un revirement regrettable. Il est certain que le péage urbain est une perspective très impopulaire auprès des automobilistes, mais une bonne pédagogie pouvait la rendre acceptable : comment a-t-on fait à Stockholm ou à Milan ? Le gouvernement pouvait aussi expliquer qu'il se contentait de légaliser une mesure que les élus locaux étaient libres de mettre en œuvre ou non. Une fois encore, notre pays va prendre du retard en matière d'environnement. Sur le 80 km/h, le gouvernement a su faire preuve de courage. Sur le péage urbain, il a préféré reculer : « l'environnement, ça commence à bien faire » ?

Les maires des grandes villes, de droite ou de gauche, portent une lourde responsabilité : craignant de ne pas être réélus, ils avaient fait savoir qu'ils ne mettraient jamais en place le péage urbain, qui pourtant leur aurait fourni des recettes précieuses permettant de moderniser les transports collectifs, encore sous-développés même dans les grandes agglomérations. La possibilité d'instaurer des zones à faibles émissions (ZFE) interdites aux véhicules les plus pollués est maintenue dans la LOM, mais l'impact sera bien plus faible que celui du péage urbain.

Nous avons donné en page 6 un résultat de l'économiste Jean-Marie Beauvais donnant le nombre de kilomètres qu'on peut parcourir avec une voiture diesel ou essence en travaillant une heure payée au SMIC.

Une manière équivalente de l'exprimer (ci-contre, évolution depuis 1970) consiste à indiquer le nombre de minutes de travail payées au SMIC nécessaires pour pouvoir parcourir 100 km en voiture.



## Morlaix-Roscoff : une autre « petite ligne » délaissée

L'Association pour la Promotion de la ligne Morlaix-Roscoff s'est constituée en 2014 (FNAUT Infos 239).

Que cet axe structurant traverse un territoire porteur en population et en activités n'est plus à démontrer.

Après la réduction de vitesse en 2015 en raison du mauvais état de la voie ferrée, sont arrivées les inondations du 3 juin 2018 qui ont stoppé la circulation ferroviaire et provoqué l'arrêt du produit touristique A Fer et à Flots.

Il est prévu, au 1er janvier 2019, que la SNCF se retire au profit de cars affrétés par la Région, rayant ainsi Roscoff et Saint-Pol-de-Léon de la carte ferroviaire nationale.

Ainsi, la gare SNCF de Roscoff va fermer à compter de cette date : pour acheter des billets de train, il faudra aller soit à Landerneau, soit à Morlaix ou sur Internet. De plus, la SNCF ne vendra plus de billets pour les destinations de Saint-Pol-de-Léon et Roscoff.

Ce territoire a besoin d'un transport en site propre et de bonne capacité qui s'inscrive dans la transition écologique (Breizh COP en cours et SRADDET à venir). Ce serait entre autres une des solutions concrètes au problème des hausses de prix des carburants.

Ce n'est pas parce que la circulation ferroviaire est suspendue qu'il faut enterrer cette voie ferrée et la transformer en une voie verte qui ne répondrait pas aux besoins en matière de transport en site propre.

Sans anticiper les résultats du scénario retenu à l'issue de l'étude socioéconomique, l'APMR propose une exploitation en 23 minutes environ de bout en bout, pouvant faire l'objet d'une expérimentation intéressante d'exploitation en navette cadencée toutes les heures, avec un seul autorail et deux conducteurs, donc d'un coût limité. A noter que SNCF Réseau promeut actuellement des expérimentations visant à baisser les coûts d'investissement et d'exploitation sur les lignes régionales : la ligne Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff est toute désignée pour y participer.

Il s'agit d'assurer l'accessibilité de ce territoire donc son attractivité, pour pérenniser et développer les activités économiques et renouveler la population provenant de d'autres régions et habituée aux TER et TGV pour se déplacer. Si ces deux critères d'attractivité et de renouvellement de la population ne sont pas au rendez-vous, très vite nous en subissons les conséquences économiques et sociales.

Sylvie Fillon, présidente de l'APMR ■

## Tours-Loches : une petite ligne périurbaine délaissée

L'avenir de la ligne Tours-Loches (47km) préoccupe beaucoup la FNAUT Région Centre (FNAUT Infos 221, 257).

L'offre actuelle est squelettique : deux trains par jour seulement vers Tours, qui quittent Loches à 6h24 et 7h25. Il arrive trop fréquemment qu'un des deux trains soit supprimé : il est prudent d'aller la veille au soir à la gare de Loches pour vérifier si les deux autorails sont bien là !

Dans le sens Tours-Loches, aucun train ne circule avant 17h44. Il n'est donc pas possible d'aller à Loches en train pour y travailler ; un touriste ne peut faire l'aller-retour dans la journée.

Début 2019, il est prévu de remplacer les traverses pour éviter un ralentissement des trains de 60 à 40 km/h. Mais il ne faut pas que la SNCF en profite pour supprimer les trains : la ligne est inoccupée de 20h15 à 7h15, on peut faire les travaux pendant ces 9 heures libres.

Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 a prévu d'affecter un budget de 40 M€ à la modernisation de la ligne : il serait alors possible de faire le trajet en 40 min au lieu de 62 min et d'augmenter le nombre des trains. Le président de la Région Centre, s'est engagé à participer au financement à hauteur de 50 % : il faut maintenant que l'Etat, lui aussi, respecte ses engagements.

Le retard pris depuis 20 ans pour améliorer la voie est d'autant plus désolant que le poten-

tiel de trafic existe, selon une étude récente de l'Agence tourangelle d'urbanisme. C'est aussi ce qu'on constate en observant le trafic sur la RD 943 parallèle à la voie ferrée, une route très accidentogène.

Si la ligne fermait (son trafic actuel est de 200 000 voyageurs/an malgré les dysfonctionnements), le trafic des voitures augmenterait comme celui des camions (2 000 camions supplémentaires par an au départ de Reignac, origine d'un important trafic de céréales).

Pour les voyageurs, le recours à l'autocar signifierait moins de capacité et de confort (pas de toilettes, peu de place pour les jambes), des risques d'accident, une moindre fiabilité en raison des embouteillages à l'entrée de l'agglomération tourangelle.

Jean-Marie Beauvais, FNAUT Centre ■

*Selon Bernard Verdier, membre de la FNAUT qui défend activement la ligne, « quand un train est en retard, on est content, cela signifie qu'il circule ».*

*Selon Jean-Yves Jamin, ancien cheminot, « les travaux prévus ne seront que du rafistolage, cette ligne a 140 ans, elle a besoin d'une réfection complète ; si on y mettait les moyens, la fréquentation pourrait doubler ».*

## Suppressions d'arrêts

Les usagers du train sont pénalisés par la dégradation puis la fermeture de nombreuses « petites lignes », mais aussi par la suppression de points d'arrêts, au service annuel 2019, sur les lignes plus importantes, par exemple ceux de Pont-Hébert, Carantilly-Marigny, Virville-Manneville en Normandie.

D'autres arrêts sont menacés : Saint-Pierre-du-Vauvray, Pont-de-l'Arche et Bolbec sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre ; Glos-Montfort sur la ligne Caen-Rouen ; Sainte-Gauburge et Le Merlerault sur la ligne Paris-Argentan.

Le Conseil régional justifie ces décisions par la faible fréquentation de ces arrêts, et par l'intérêt général qui voudrait que les trains soient accélérés. Or la desserte de ces gares est généralement très réduite et peu attractive, ce qui décourage les usagers potentiels. On observe aussi que, malgré la suppression de l'arrêt de Virville-Manneville au service 2019, les temps de trajet des TER Le Havre-Fécamp et Rouen-Le Havre sont restés les mêmes.

La France des petites villes et des territoires ruraux conteste la disparition des services publics et manifeste actuellement son inquiétude pour son avenir. La mise en place d'alternatives au tout voiture devient une exigence pour diminuer la dépendance au pétrole et respecter les engagements de notre pays concernant le climat.

Dans ce contexte, pourquoi précipiter ces fermetures qui vont contribuer à éloigner certains territoires de l'accès au transport

ferroviaire ? Dans certains territoires ruraux d'Autriche ou d'Italie, la fréquentation des transports publics augmente dès que la desserte répond aux besoins des usagers (page 8).

Le transport à la demande (TAD) est coûteux pour la collectivité et contraignant pour l'usager (réservation 48h à l'avance). Sa mise en place ne peut pallier la suppression des arrêts des trains.

Le chef de l'Etat a décidé d'organiser une consultation de la population dans les territoires. La commission permanente du Conseil régional a voté le financement d'une évaluation de l'exploitation des lignes de desserte fine du territoire, qui sera réalisée par le CEREMA et le Laboratoire Ville Mobilité Transport. Ces approches conjuguées doivent permettre de redéfinir les besoins de mobilité et les solutions à mettre en oeuvre pour y répondre.

La FNAUT Normandie a donc demandé au Conseil régional un moratoire sur les suppressions d'arrêts prévues et la possibilité de corriger les décisions récentes.

Daniel Grébouval, président de la FNAUT Normandie ■

## Ligne de Tende : du fret ou des voyageurs ?



### Une ligne mal exploitée

La ligne de la Roya était électrifiée avant guerre, ce qui ne signifie pas que des trains de conteneurs pourraient y circuler aujourd'hui. Par contre, la ligne Nice-Breil ne l'a jamais été, un tunnel proche de Peille présente même un gabarit réduit. Un train de conteneurs Fos-Milan devrait donc faire le crochet par Vintimille, gare où le triage de Scalo Roia est en cours de démantèlement au profit d'un programme immobilier...

Tant que cette ligne sera entre les mains de la SNCF, il n'y a aucun espoir d'y voir le trafic s'y développer. Pourtant le trafic potentiel existe, fret et voyageurs, il suffit de se placer le long de la route dans la vallée de la Roya ou de compter les camions au col du Montgenèvre sur l'axe Marseille-Turin pour le constater. Les flux ne seraient certes pas ceux rencontrés sur la ligne du Lötschberg lorsqu'elle était à voie unique, mais garantiraient un haut niveau de trafic. Toute la difficulté vient de la SNCF, qui ne sait plus et ne veut plus exploiter, et tient absolument à fermer cette ligne en faisant en sorte que personne ne puisse la reprendre.

La solution immédiate passe par le transfert de sa gestion à l'Italie (l'hypothèse a été évoquée en 2015 par Jean-Yves Petit, alors responsable des transports de la Région PACA), voire par la cession pure et simple de la ligne.

**Frédéric Laugier, FNAUT PACA**

Lors de la réouverture après travaux, la France et l'Italie ne se sont pas concertées : aucune correspondance n'est possible entre les trains italiens Cuneo-Vintimille et les TER français Nice-Breil -Tende (le soir la correspondance est perdue pour 3 min alors que le train italien a une marge horaire de 15 minutes). On ne vend pratiquement plus de billet Nice-Coni et bientôt on nous dira : « il n'y a personne dans les trains, on ferme ». Une desserte horaire Nice-Breil est possible en 50 min avec deux rames (aujourd'hui 5 rames sont au roulement) et toutes les 2h entre Impéria et Cuneo avec trois rames et de bonnes correspondances à Breil et Cuneo.

**Michel Braun**

Daniel Alberti, maire de La Brigue (haute vallée de la Roya) propose de faire passer par la ligne interfrontalière de Tende des trains de conteneurs Savone/Gênes-Turin et Marseille-Turin, et limiter ainsi le trafic sur les autoroutes littorales.



d'autres ? leur électrification serait-elle nécessaire, et si oui combien coûterait-elle ? quelle serait leur capacité en nombre de trains de fret par jour compte tenu du trafic voyageurs qu'il faut renforcer ? quel serait le tonnage admissible des trains ? quels seraient leurs coûts d'exploitation ?

- le passage des trains de fret serait-il accepté par les riverains (Roya, Riviera italienne et Côte d'Azur) et leurs élus ?

- question préalable, quel est le volume du trafic potentiel de fret ?

- et pourquoi vouloir utiliser ces lignes pour relier Gênes et Turin, alors que la ligne littorale Gênes-Vintimille est saturée et que la ligne passant par Alexandria, qui est à double voie et électrifiée, évite le long détour (170 km) par Tende ? La même question se pose pour le trafic Savone-Turin, une autre ligne directe étant disponible.

Rappelons que la ligne de Tende possède deux branches : la ligne Nice-Breil-Tende-Limone-Coni-Turin, et la ligne Vintimille-Breil-Turin qui est connectée à Vintimille à la ligne littorale Marseille-Nice-Gênes (saturée) et dessert la partie italienne, aval, de la vallée de la Roya (FNAUT Infos 257).

Ces deux branches ont en commun la section Breil-Coni-Turin qui emprunte le tunnel de Tende (8 km), point culminant de la ligne à 1040 m. Elles sont sous-exploitées en trafic voyageurs, il n'y a pas de trafic de fret, la vitesse est limitée à 40 km/h (malgré 29 M€ de travaux financés par l'Italie). Ces lignes de montagne présentent de fortes rampes (25 ‰), sont à voie unique et très sinueuses (les courbes peuvent avoir des rayons de 300 et même 250 m, d'où une résistance supplémentaire à l'avancement équivalente à celle d'une rampe de 6 à 8 ‰), ne sont pas électrifiées et comportent de nombreux tunnels, dont 3 sont hélicoïdaux.

M. Alberti ne s'est manifestement posé aucune des questions suivantes :

- le profil de ces lignes et leur sinuosité sont-ils adaptés à un trafic massif de fret ? faudrait-il élargir leur gabarit, allonger les points de croisement, en créer

Quant au trafic de fret Marseille-Turin, il emprunterait un itinéraire certes plus court que celui passant par Modane, mais se heurterait à la saturation de la ligne littorale Marseille-Nice...

**Faire passer quelques trains de fret chaque jour sur la ligne de Tende pour répondre à des besoins locaux ou régionaux occasionnels a un sens, mais vouloir faire de cette ligne un itinéraire de transit massif et régulier relève de l'utopie technique et économique.**

L'avenir des deux lignes de Tende passe en priorité par une relance du trafic voyageurs - trafic domicile-travail dans les banlieues de Nice et Cuneo, trafic touristique, trafic interrégional franco-italien de week-end et d'été entre Turin et la Méditerranée (des relations directes Nice-Turin en 3 h sont possibles : il y a dix ans, le trafic franco-italien était, en été, supérieur à 3 000 voyageurs/jour).

L'offre voyageurs actuelle est squelettique (4 allers-retours Nice-Tende dont 2 doivent être prochainement transférés sur route, et 2 allers-retours Vintimille-Coni). Une relance exige des travaux consistants mais non pharaoniques de remise en état pour rétablir une vitesse de 80 km/h.

#### 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°270  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
Av de la Plage - 86240 Ligugé

**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 : https://www.fnaut.fr