

Le report modal : un objectif incontournable



Ce document est publié à l'occasion du 22ème congrès de la FNAUT prévu à Annecy en octobre 2020, et finalement reporté pour raison sanitaire. Il s'agit principalement d'un recueil de réflexions sur le thème qui avait été retenu initialement pour le congrès : « Contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile : le rôle des transports publics ».

Sommaire

Introduction	3
L'actualité des transports	4
Le plan de relance et les transports.	5
Pollution de l'air : il est temps d'employer les grands moyens	6
Les tickets verts et rouges de la FNAUT	7
Haro sur le transport collectif	9
Le report modal, une utopie ?	10
Report modal, étalement urbain et dépendance automobile	11
Odense : un plan efficace de mobilité	12
Les transports publics suisses	13
Le report modal en Suisse	14
Les cars postaux	15
Des transports urbains gratuits ?	16
La gratuité des transports : une démarche injuste	17
Trafic automobile induit et évaporation	18
Comment favoriser le report modal sur le train ?	19
CEREMA : des idées sur les petites lignes	20
Utiliser les emprises ferroviaires périurbaines pour retrouver le train.	21
Le TGV toujours d'actualité	23
On construit encore des LGV en Europe	24
Le TGV concurrence l'avion mais aussi la voiture	25
Comment évoluerait le trafic aérien intérieur si le kérosène était taxé ?	27
Comment accentuer la diminution du trafic aérien ?	28
Interdire certaines liaisons aériennes ?	29
Les handicaps du fret ferroviaire	30
Transport du fret	31
Les lignes capillaires fret	32
« Suspendre » ou abandonner le Lyon-Turin ?	34
L'enquête du forum Vies Mobiles sur les déplacements quotidiens	35
Forum	37
A propos du service minimum lors des grèves dans les transports publics	38

La meilleure façon de marcher c'est de faire un pas... et de recommencer

Le gouvernement fait un premier pas, la meilleure façon d'avancer dans la lutte contre le changement climatique c'est de recommencer, comme le dit la chanson.

Oui, le gouvernement prend en compte les transports publics, grands blessés du covid, en compensant les pertes d'Ile-de-France Mobilité, en inscrivant 4,7 milliards d'euros pour le ferroviaire et 1,2 milliard pour les transports urbains et en reprenant une grande partie de la dette ferroviaire.

Mais la compensation pour les transports urbains de province, à hauteur de ce qui est fait pour l'Ile-de-France, n'est pas actée. La compensation pour la SNCF, à hauteur de ce qui est fait pour Air France et Renault, ne l'est pas davantage.

Le scénario d'investissement n°1, présenté par le Conseil d'Orientation des Infrastructures dit «au fil de l'eau», reste le scénario qui a cours, alors qu'il est le moins favorable pour la relance du ferroviaire. Et Les décisions sur les «petites lignes» sont soumises aux difficiles négociations sur la contribution des régions et aux incertitudes budgétaires au-delà des deux prochaines années.

Plus grave, les décisions de fond ne sont toujours pas prises. Il faudrait réduire fiscalement l'inéquité entre les modes de transport, ce qui donnerait une crédibilité durable aux modèles économiques du ferroviaire et des transports urbains et réorienterait les mobilités vers des modes plus vertueux au regard de l'urgence écologique.

Un petit pas pour les transports publics est fait, le grand pas pour les générations futures et l'avenir de l'humanité reste à faire.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Introduction

La crise sanitaire incite aujourd'hui une partie des usagers, environ 30 %, à délaisser le transport public, au bénéfice de la voiture (+ 10 %) et du vélo. Mais le report des trafics routiers et aériens sur les modes actifs et les transports collectifs terrestres, plus respectueux de la planète, doit rester un objectif incontournable de toute politique écologique des transports, même s'il est délaissé actuellement par le gouvernement et le Parlement, car le réchauffement climatique s'accélère dramatiquement.

Comment y parvenir ? Des opportunités sont disponibles pour réduire la dépendance automobile : aménagements cyclables à l'exemple du Danemark et des Pays-Bas, renforcement de la compétitivité des transports publics et du rail en particulier, utilisation des étoiles ferroviaires, création de réseaux d'autocars comme en Suisse et en Autriche.

Mais l'étalement urbain rend difficile le report modal. Pour faciliter chaque type de report, il faut mettre en place un système, comme cela a été développé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette à propos du vélo : on a ainsi besoin de services intermodaux complétant les transports urbains (techniques : parcs relais, tarifaires, informatifs).

Une extension du réseau des LGV, encore incomplet sur la transversale sud, est nécessaire pour concurrencer l'avion et la voiture : la taxation du kérosène n'aurait qu'un impact faible sur le trafic aérien intérieur, et une interdiction générale des liaisons aériennes présenterait des effets pervers.

Le transport ferroviaire du fret, marginalisé en France, doit lui aussi être stimulé par des mesures ambitieuses : rénovation des lignes capillaires et création d'itinéraires de grande capacité tels que la liaison Lyon-Turin.

Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT

Une analyse de l'actualité des transports

Nous publions ici des extraits de la motion préparée par Bruno Gazeau pour le 22ème congrès de la FNAUT prévu à Annecy. Ce texte développe le thème du congrès.

Le transport public, la marche et le vélo peuvent provoquer des reports modaux et contribuer de manière irremplaçable à la lutte contre le réchauffement climatique.

1. Le secteur du transport public et des mobilités est confronté à deux défis : se passer des énergies fossiles, répondre au défi technologique induit par le digital pour les services qu'il entend rendre à ses clients.

2. La crise sanitaire a bouleversé les parts de marché des différents modes de déplacements.

Le vélo se développe, répond au besoin des urbains, et peut répondre aux besoins des populations périurbaines ou rurales. Mais il reste un transport individuel et deviendra difficilement un transport de masse, il est plutôt complémentaire du transport public.

Le trafic aérien s'est écroulé et se voit contesté, surtout sur les courtes distances. Les transports publics ont perdu en moyenne 20% à 30% de leurs clients et ne les regagneront pas avant des mois voire des années.

La voiture sort grande gagnante auprès de toutes les classes d'âge et de tous les publics. Ainsi s'accroît la dépendance automobile pour les plus démunis, les plus isolés et ceux qui n'ont pas d'autre choix que la voiture, en milieu urbain pour les liaisons banlieue à banlieue et pour les liaisons transversales à plus longue distance.

3. Les habitudes sociétales se modifient et affectent la mobilité. Le télétravail demeurera sans doute un ou deux jours par semaine. Les consultations médicales à distance émergent, les audio et visio-conférences et les achats sur internet s'installent ; la crise sanitaire va sans doute provoquer d'autres évolutions.

4. Les conséquences sont violentes :

- un déséquilibre du modèle économique des transports publics, pouvant conduire à une réduction de l'offre (fréquences, arrêts, lignes, information des voyageurs, hausse des tarifs) ;
- des retards, des modifications, voire des suppressions de travaux de maintenance et de régénération des infrastructures, pouvant aller jusqu'au gel de certains investissements et projets de métro, tramway, régénération des lignes capillaires et des étoiles ferroviaires ;
- un accroissement fort de la congestion et des nuisances routières retrouvant les niveaux d'avant la crise sanitaire ;
- un accroissement de la dépendance automobile, accentuée par le prix bas des carburants ; une situa-

tion explosive est à craindre si ce prix évolue à la hausse en raison du contexte international ;

- un risque d'éparpillement de l'habitat et de dévitalisation des centres urbains, suite à l'accroissement de cette dépendance qui se traduit par une politique du « tout voiture ».

5. Dans ces conditions, la FNAUT attend de l'État un plan ambitieux de lutte contre le réchauffement climatique, des priorités claires et une vision prospective de l'offre de transport public. Faute d'un plan national, les usagers ne peuvent ajuster ou modifier leurs comportements.

La FNAUT attend donc que l'État mette en œuvre les mesures qu'elle a proposées (FNAUT Infos 285) :

- investissement massif dans le transport collectif terrestre (urbain, autocar, réseau ferré classique et à grande vitesse) ;
- révision de la fiscalité des transports pour tenir compte des coûts environnementaux ;
- maîtrise des trafics routiers (écoconduite, limitation des vitesses, péage urbain, autopartage) ;
- développement énergétique du fret ferroviaire (rénovation du réseau capillaire, poursuite de la liaison Lyon-Turin, relance du transport combiné).

6. La FNAUT attend des collectivités régionales qu'elles exercent pleinement leurs compétences dans la gestion de l'offre ferroviaire et dans la coordination et la complémentarité de tous les modes de transport. Elle attend une intégration intelligente et cohérente des réseaux métropolitains et régionaux, une qualité de service et une information voyageurs améliorées.

Elle attend des autorités urbaines une amélioration rapide de la qualité de l'air, la réduction du trafic automobile et un partage de la voirie qui préserve la vitesse des bus, sécurise l'usage du vélo et garantisse la sérénité du piéton.

7. La FNAUT défend ardemment les droits des voyageurs et a pris position en faveur du respect des droits au remboursement des voyages à forfait annulés et des droits des passagers aériens par les compagnies aériennes. Elle a demandé l'amélioration des règlements européens relatifs aux droits des voyageurs (avion, train, bateau et autocar).

La consultation des associations d'usagers, rendue obligatoire par les décrets ministériels publiés lors du confinement, a été un progrès réel et apprécié. Cette consultation systématique doit être pérennisée et concerner les cahiers des charges et les rapports des exploitants délégataires.

Plan de relance : des avancées, mais un effort d'investissement insuffisant à pérenniser



Le plan de relance présenté le 3 septembre par le Premier ministre est d'une lecture difficile : le texte est flou, des crédits étaient déjà programmés. Communiqué de la FNAUT du 7 septembre 2020.

Le plan est peu satisfaisant pour les transports urbains et notoirement insuffisant pour les transports ferroviaires : l'effort d'investissement doit se poursuivre au moins jusqu'en 2030.

■ Vers un 4ème appel à projets pour les transports urbains

Le plan devrait permettre de lancer le 4ème appel à projets de transports en site propre attendu depuis des années : 1 milliard d'euros est prévu pour les transports collectifs du quotidien, RER métropolitains, métros, tramways et bus en site propre (hors les 200 millions qui seront dédiés au vélo), soit, selon l'Etat, un investissement d'environ 5 milliards avec la participation des collectivités locales.

Cependant le déséquilibre est flagrant entre les efforts prévus pour l'Île-de-France et la province : l'aide apportée à chaque ville de province sera marginale. Or cette aide est cruciale : les pertes financières des collectivités locales n'ont pas été compensées par l'Etat (chute du versement mobilité des entreprises et pertes de recettes des exploitants dues à la crise sanitaire).

La FNAUT s'interroge sur la somme (1,9 milliard) attribuée à la voiture électrique, dont l'avantage environnemental reste à prouver (la fabrication et le recyclage des batteries, l'extraction et le traitement des minerais utilisés ne sont pas neutres). C'est à la dépendance automobile qu'il fallait s'attaquer prioritairement. Or les autocaristes exploitant des services périurbains et ruraux n'ont reçu aucune aide de l'Etat.

■ L'aide au rail est notable mais très inférieure aux besoins

L'effort consenti pour aider le secteur ferroviaire est certes notable (4,7 milliards pour la SNCF) mais il relève du saupoudrage : régénération du réseau ferré principal, petites lignes (300 millions, à comparer aux 7 milliards nécessaires selon SNCF Réseau pour les sauver toutes), renforcement de la capacité des nœuds ferroviaires, accessibilité des gares.

Le plan cite même la sécurisation des passages à niveau et la modernisation des aiguillages, qui relèvent du travail quotidien de la SNCF, pas d'un plan d'investissement.

La relance du fret, très attendue, est décevante : les acteurs du secteur voulaient 10 milliards pour pouvoir

doubler sa part modale de 9 %. Quant à la relance des trains de nuit (100 millions), elle ne concernera que 2 trains et la réfection de 50 voitures.

Cette aide reste très en-deçà de l'aide apportée précédemment aux secteurs aéronautique et automobile (sans engagement environnemental). La FNAUT demande une recapitalisation de la SNCF à hauteur des pertes subies (4 Md€), faute de quoi elle pourrait vendre des actifs pour atteindre l'équilibre financier. En échange, la SNCF doit s'engager à améliorer son efficacité technique, sa productivité et sa qualité de service.

Le plan de relance est un plan d'investissement sur 2 ans. Il est insuffisant d'environ 1 milliard par an comme l'ont souligné la Cour des comptes et l'Autorité de Régulation des Transports : l'effort de l'Etat doit donc être accru dans le cadre du contrat de performance Etat-SNCF Réseau, des contrats de plan Etat-Régions et des lois de finances.

Le gouvernement n'a pas pris en compte la croissance prévisible des besoins de déplacement à courte et longue distance, l'urgence de la lutte contre la pollution de l'air, la nécessité d'économiser le pétrole et de limiter le réchauffement climatique.

Face à ces défis, un plan d'actions sur 10 ans (scénario 3 du COI, FNAUT Infos 264) doit définir la consistance du réseau, renforcer son maillage et les liaisons province-province, afin d'aménager rationnellement le territoire.

■ En conclusion

Le plan de relance doit déboucher sur le plan « rail-climat » proposé par la FNAUT (FNAUT Infos 282), permettant de lutter contre un réchauffement climatique qui s'accélère dramatiquement.

Une nouvelle politique fiscale doit établir une équité entre modes de transport et inciter à l'usage des plus écologiques : une taxe carbone, complétée par une compensation pour les ménages les plus démunis, doit garantir un financement pérenne des infrastructures de transport public.

Pollution de l'air : il est temps d'employer les grands moyens



Nous résumons ici le communiqué de la FNAUT du 13 juillet 2020.

Face à la dégradation de la santé publique, le Conseil d'Etat vient d'ordonner au gouvernement d'agir contre la pollution de l'air urbain sous astreinte de 10 M€ par semestre : 9 agglomérations françaises sont concernées (Grenoble, Lyon, Marseille-Aix, Reims, Strasbourg, Toulouse, Fort-de-France et Paris).

La pollution de l'air est l'addition de 3 phénomènes : les émissions à l'échappement, le plus connu ; les émissions de particules par les plaquettes de freins, les pneus et les revêtements routiers ; enfin la remise en suspension des particules déposées au sol.

Le Conseil d'Etat estime que le plan élaboré en 2019 pour la vallée de l'Arve (Haute-Savoie) comporte des mesures précises et crédibles qui permettront d'assurer un respect des valeurs limites d'ici 2022.

Selon la ministre de l'Environnement Barbara Pompili, « il n'a jamais été question de supprimer la voiture, mais de la rendre moins polluante ». Pour la FNAUT, cette conception de la politique des transports est manifestement dépassée.

Les ZFE (zones à faibles émissions) ne limitent pas la pollution de l'air, elles la réduisent seulement dans les zones urbaines concernées.

On doit aujourd'hui agir sur le volume global du trafic automobile en renforçant le report modal sur la marche, le vélo et le transport public, et en introduisant le péage urbain.

Il est temps de mettre en application les solutions adoptées avec succès à l'étranger.

■ Investir massivement dans les transports publics urbains

Il faut valoriser les étoiles ferroviaires des grandes agglomérations en mettant en place des « RER métropolitains ». Il faut également renforcer

l'habitat et les activités autour des gares, comme on le fait aux Pays-Bas, afin de structurer l'urbanisation périphérique diffuse (voir FNAUT Infos 117 et 143).

Il faut aussi privilégier le tramway pour desservir les villes encore non équipées (Toulon) ou compléter les réseaux existants. Le tramway, qui structure la vie urbaine, attire les usagers bien plus que le bus qui en est le complément indispensable.

Il faut enfin renforcer les réseaux d'autocar qui desservent les périphéries urbaines et souffrent d'une mauvaise information, des embouteillages et de la multiplication des ronds-points.

■ Maîtriser la voiture, introduire le péage urbain

L'investissement dans le transport public ne suffit pas. Il doit être valorisé par un plan de circulation la volontariste (en marguerites), par le développement de l'autopartage et, dans les villes où les alternatives à la voiture (vélo et transport public) sont déjà bien développées, par l'instauration du péage urbain.

Le péage urbain peut revêtir plusieurs formes : forte augmentation du prix du stationnement sur voirie, péage sur les pénétrantes urbaines, péage de zone comme à Oslo, Londres, Stockholm ou Milan. Il peut faire baisser la circulation urbaine de 20 %. Son produit serait affecté au transport public.

Le péage urbain est souvent considéré à tort comme injuste socialement : il pénaliserait les ménages modestes qui ne pourraient plus stationner ou circuler en ville. Cet argument soi-disant social ne tient pas (FNAUT Infos 285).

La lutte contre la pollution de l'air urbain (50 000 décès prématurés par an) doit être prioritaire. Les retards accumulés en France ne sont plus acceptables : le péage urbain peut être lancé rapidement, il ne requiert que de la volonté politique.

Les tickets verts et rouges de la FNAUT

Les traditionnels tickets, verts et rouges, de la FNAUT devaient être décernés lors du congrès prévu à Annecy début octobre. Ce congrès ayant été annulé en raison de la crise sanitaire, les tickets 2020 ont été décernés directement par les membres du bureau. Les sujets sur lesquels la FNAUT s'est souvent exprimée (tramway, gares TGV, petites lignes) ont été laissés de côté.

■ Tickets verts

80 km/h



Le 1er juillet 2018, le Premier ministre Edouard Philippe a décidé de ramener de 90 à 80 km/h la vitesse limite sur plus d'un million de km de routes nationales et départementales afin d'améliorer la sécurité routière. Un bilan est aujourd'hui difficile à établir en raison d'événements imprévus (radars détruits, grève des transports publics, confinement).

Depuis décembre 2019, les présidents de département, majoritairement opposés à la décision de l'Etat sous couvert de « défense de la ruralité » (FNAUT Infos 277) ont été autorisés par la loi LOM à repasser certaines sections départementales à 90 km/h après avis consultatif (généralement négatif) de la commission départementale de sécurité routière. Une reculade de l'Etat, immédiatement exploitée par les présidents de Haut-Marne (Nicolas Lacroix, LR) et de Seine-et-Marne (Patrick Septiers, UDI). **32 présidents de conseils départementaux** (selon le magazine Auto Plus) dont ceux de **Loire-Atlantique, de Gironde et du Var** ont cependant maintenu courageusement le 80 km/h. Un ticket vert leur est attribué.

Adaptation des transports publics aux PMR



Une enquête IFOP-APF (voir FNAUT Infos 284) a été réalisée récemment auprès de 12 000 personnes concernées ou non par un handicap : malgré l'adoption de trois lois sur l'accessibilité depuis 1975, la France a un retard énorme dans ce domaine par rapport aux Pays nordiques ou l'Italie ; 9 personnes sur 10 éprouvent des difficultés lors de leurs déplacements quotidiens, dont 65 % des personnes valides se déplaçant dans l'espace public ou utilisant les transports publics.

Un ticket vert a été décerné aux métropoles qui ont adapté de manière satisfaisante leurs transports publics aux personnes handicapées (et valides) (à **Grenoble, Rennes, Nantes, Montpellier et Strasbourg**, le taux de satisfaction des usagers des transports publics est compris entre 81 % et 67 %).

Par un ticket vert, le bureau de la FNAUT reconnaît les efforts des élus de l'autorité organisatrice **Pau Béarn Pyrénées Mobilités**, qui a financé la proposition de l'Association de Défense des Usagers des Transports Aquitaine Grand Pau, pour protéger les jeunes élèves d'un Institut Médico-Educatif qui se rendent quotidiennement des arrêts de bus à leur école.

■ Tickets rouges

Réouverture ratée



La FNAUT a dénoncé le fiasco que constitue la réouverture, pourtant très attendue, de la ligne Belfort-Delle (ce cas n'est pas unique, voir FNAUT Infos 282), en attribuant à **l'Etat et à la Région Bourgogne - Franche-Comté** un ticket rouge (rupture de charge systématique à la gare TGV de Meroux, non prolongement des trains Épinal-Belfort jusqu'à cette gare, correspondances TGV-TER mal organisées, réduction des fréquences pendant les vacances scolaires...).

En Allemagne, les réouvertures de lignes sont toujours couronnées de succès, parfois spectaculaire

(FNAUT Infos 282). En cas de réouverture d'une voie ferrée, les conditions suivantes sont à respecter :

- rénovation sérieuse et à prix réduit de l'infrastructure (pas de « circulaire Bussereau » obligeant à supprimer les passages à niveau) ;
- réouverture de l'ensemble de l'itinéraire concerné ;
- arrêts bien positionnés ; matériel roulant de capacité suffisante ;
- cadencement des horaires et amélioration des correspondances ;
- coûts réduits de l'exploitation par appel à la concurrence ;
- maintien d'un trafic de fret ;
- bonne coordination avec le car pour les rabattements sur les arrêts ;
- enfin bonne information par l'exploitant sur les services offerts.

Travaux routiers concurrents du train



Trop souvent, des travaux routiers sont réalisés alors que, sur un itinéraire parallèle on cherche à relancer l'usage du train. Les exemples sont nombreux d'autoroutes ou 2 x 2 voies parallèles à des voies ferrées, donc en concurrence directe avec le train, construites avec l'appui ou à l'initiative de l'Etat ou de collectivités régionales ou locales, ou réalisées à la place d'une voie ferrée.

Les exemples de ces incohérences et de ces gaspillages sont nombreux :

- **le Conseil Départemental de Haute-Savoie** contribuerait au déficit de l'A 412 Thonon-Machilly (au moins 100 M€) alors que l'A 412 concurrencerait le Léman-Express (le canton de Vaud a au contraire renoncé à élargir l'A 9 et mise sur le rail) ;

- **la Commission d'Orientations des Infrastructures** (COI ou commission Duron) a poussé la modernisation de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) et le report de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) ;

- l'autoroute Castres-Toulouse, dont les promoteurs ont été **l'Etat, le Conseil Régional et le Département du Tarn**, concurrencera la voie ferrée qui relie les deux agglomérations ;

- l'Etat a passé la RN 154 à 2 x 2 voies et l'a transformée en concession autoroutière au lieu de rouvrir la ligne Orléans-Chartres qui aurait bénéficié aux voyageurs et créé un axe fret permettant d'évacuer le trafic de céréales vers les ports en contournant la région parisienne ;

- le projet de tram-train de La Réunion a été abandonné au profit de la nouvelle route du littoral ;

- **le département de Loire-Atlantique** continue d'élargir la route Nantes-Pornic à 2x2 voies alors qu'il existe une voie ferrée parallèle insuffisamment utilisée.

La FNAUT dénonce ces travaux routiers qui dérentabilisent le rail et renforcent la dépendance routière et attribue à leurs promoteurs, Etat et élus locaux, un ticket rouge.

Transports urbains



La métropole d'Aix-Marseille a reçu un ticket rouge (manque d'adaptation aux PMR : taux de satisfaction des usagers : 16 %).

Perpignan-Métropole a reçu aussi un ticket rouge en raison de la très mauvaise qualité de son réseau urbain (seulement 37 voyages par an et par habitant en 2016). La circulation automobile est très dense, le stationnement sauvage très développé.

Haro sur le transport collectif



Le transport collectif et son rôle possible dans la maîtrise du réchauffement climatique sont de plus en plus ignorés.

Déjà la **fondation Jean-Jaurès** ne misait que sur les progrès technologiques, et la **Fondation pour l'Innovation Politique**, bien mal nommée, préconisait de « réhabiliter la voiture » (FNAUT Infos 242).

Par la suite, la **LOM** a « oublié » de promouvoir le report modal, au bénéfice des « nouvelles mobilités ».

Des ONG environnementalistes (la Fondation Nicolas Hulot, France Nature Environnement) présentent la motorisation individuelle comme un fait irréversible et se polarisent sur la voiture propre.

Des chercheurs - Jean-Pierre Orfeuill et Mathieu Flonneau, auteurs de l'essai « vive la route, vive la République » - vantent la voiture, facteur, selon eux, d'inclusion sociale et de cohésion territoriale (FNAUT Infos 278). France Culture a consacré plusieurs émissions à Mathieu Flonneau, sous le titre « la route, système sanguin de la République ».

Quant au **lobby de l'industrie routière**, il multiplie les créations de « think tanks » qui disposent de larges moyens financiers, organisent de multiples colloques et font eux aussi la promotion de la voiture électrique, supposée moins chère que le transport collectif (mais son coût pour la collectivité et son caractère écologique ne sont jamais évalués).

L'Institut pour la Ville en Mouvement est financé par Peugeot PSA.

De nombreux chercheurs et universitaires soutiennent des idées voisines des siennes : François Ascher (décédé en 2009), Jean-Pierre Orfeuill, Marie-Hélène Massot, Eric Le Breton, Jean-Marc Offner...

La Fabrique des Mobilités (la FabMob) veut rassembler tous les acteurs et « capitaliser les retours d'expériences pour faire émerger une culture commune de l'innovation dans les nouvelles mobilités » en s'appuyant sur des projets (covoiturage, voiture électrique, vélo open source et connecté...).

Elle regroupe des organismes officiels (l'ADEME, l'Agence Française de Développement) et collabore avec Renault et Michelin.

Le Laboratoire de la Mobilité Inclusive soutient le développement d'une mobilité pour tous, facteur clé pour l'insertion sociale et l'économie. Il se définit comme centre de ressources et d'expertises, et acteur incontournable du débat public.

Le laboratoire rassemble des organismes divers (ADEME, Croix Rouge, Ecole d'Urbanisme de Paris, MACIF, Michelin, PSA, Secours Catholique, SNCF, Total, Transdev), et veut agir en faveur des publics les plus vulnérables.

Mais les solutions préconisées sont essentiellement routières.

Le Movin'On Lab est un « Think and Do Tank collaboratif et innovant » qui veut promouvoir une mobilité durable. Il met en place des Communautés d'Intérêt : « Anticipation Stratégique, orientée Think et Projet de Développement, orientée Do ».

Cet « écosystème international » veut lancer des projets innovants afin de réconcilier les impératifs de préservation de la planète et la croissance des besoins de mobilité. Parmi ses membres, TransPod, qui applique la technique Hyperloop et veut « transporter passagers et cargo à 1 000 km/h en alliant confort et sécurité ».

Le report modal, une utopie ?

Quand elle préconise des reports modaux vertueux, la FNAUT se heurte à trois types d'arguments :

1 - Les reports modaux sont impossibles.

C'est la théorie des vases non-communicants de Christian Gérondeau : « penser qu'en facilitant la circulation des bus, les gens vont renoncer à leur voiture est irréaliste, il y a une clientèle pour le bus, une autre pour l'automobile ».

Cette théorie a été démentie par la croissance spontanée de la fréquentation du vélo et des transports publics observée en France (avant les récentes grèves et la crise sanitaire). Bien d'autres preuves que le report modal est possible sont disponibles :

- le succès immédiat du tramway dans les villes qui l'ont réintroduit sous une forme modernisée ;
- le succès spectaculaire des réouvertures de lignes régionales en Allemagne (FNAUT Infos 282) ;
- et bien sûr celui du TGV dont l'émergence a provoqué la disparition de plusieurs liaisons aériennes.

Un report du trafic routier ou aérien sur le transport collectif terrestre est observé dès que l'effort indispensable d'investissement se concrétise et que les méthodes d'exploitation sont rationnelles : la dépendance automobile et aérienne n'est pas une fatalité.

2 - Les reports modaux sont devenus inutiles depuis l'apparition des véhicules électriques, automatiques, de l'autopartage en free-floating, du covoiturage... C'est oublier la faible capacité et les effets pervers de ces « nouvelles mobilités ».

3 - Obtenir des reports modaux est trop coûteux.

Pourtant, obtenir des résultats significatifs n'exige pas forcément des fortunes dès lors que l'exploitation est optimisée. L'exemple du réseau modèle d'autocars du Vorarlberg (FNAUT Infos 270) démontre qu'il est possible d'attirer au transport public une population même fortement motorisée.

La FNAUT continuera, quant à elle, à combler le manque d'information du public, des associations, du gouvernement et des responsables politiques sur les succès du transport public, ferroviaire et routier, en France et à l'étranger, et sur les initiatives décisives et courageuses prises chez nos voisins pour garantir son financement.

Brèves

■ Volontarisme

Un expert ferroviaire suisse : « deux solutions se présentent pour les trains vides : les remplir ou les supprimer ; en Suisse, on choisit généralement la première solution ».

■ Investissement entravé

Gilles Dansart, Mobilettre : « Jamais les Français n'ont autant demandé des transports collectifs qui répondent à leurs besoins et convictions écologiques croissantes.

La compétitivité des pays et des métropoles tient pour une large part à la qualité de leurs infrastructures et de leurs services publics. Pourtant, le gouvernement et Bercy continuent à ratiociner sur les coûts et à entraver l'investissement ».

■ Changement climatique

Valérie Masson-Delmotte, paléoclimatologue membre du GIEC (La Croix du 7 mars 2020) : « en science, il y a des éléments factuels qui ne relèvent pas d'opinions : le climat est perturbé par les activités humaines, qui exigent un recours massif aux énergies fossiles ; il faut se préparer au changement car il est irréversible pour plusieurs siècles, en raison d'une inertie dans le cycle du carbone ; si on agit maintenant pour diminuer nos rejets de CO₂, cela donnera plus de marges de manœuvre aux jeunes générations ; dans le cas contraire, elles subiront un climat encore plus altéré ».

■ Gratuité

Frédéric Baverez, directeur de Keolis France : « La gratuité est la principale menace qui pèse sur le transport public urbain, c'est la manifestation de la démagogie et du populisme. Ses défenseurs nient la valeur de l'argent public ».

■ Sécurité routière

Christian Chavagneux, Alternatives Economiques : « Depuis dix ans, on n'arrive plus à passer sous la barre des 3 000 décès par an. Les statistiques de la période de confinement le confirment, c'est seulement en se passant de la voiture que l'on réduit le nombre de victimes. Le bon plan auto, c'est d'en sortir ».

■ Blabla moderne : soyez in

« Il faut co-construire un éco-système collaboratif d'écomobilité quotidienne zero-emission, citoyenne, inclusive, immersive, innovante et durable ».

Report modal, étalement urbain et dépendance automobile

L'étalement urbain, très développé en France, rend difficile le report modal de la voiture sur le transport public.

■ La courbe de Newman et Kenworthy

La courbe de Newman et Kenworthy publiée en 1989 (ci-dessous) illustre la relation entre densité urbaine et consommation de carburant dans les déplacements : moins une ville est dense, plus cette consommation par habitant est forte. La dépendance automobile joue un rôle crucial, elle est mesurable aussi par le taux de possession du permis de conduire, le taux de motorisation et le kilométrage parcouru en voiture.

■ La dépendance automobile

Le phénomène est bien connu et a souvent été abordé dans FNAUT Infos (84, 97, 115, 117, 143, 158, 160, 165, 179, 196, 201, 203, 204, 223, 228, 230, 233). Il a été précisé par le chercheur Gabriel Dupuy (qui parle même d'automobilisation périurbaine) : <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-141.htm>.

Plus l'étalement urbain est élevé (dans les villes américaines et, de plus en plus, européennes et françaises...), plus il est difficile de se passer de voiture : pour aller travailler ou accéder aux établissements d'enseignement et de formation, aux commerces, aux services (médicaux, bancaires...) et aux loisirs.

Et moins la marche et l'usage du vélo sont efficaces car les distances à franchir sont importantes, moins une desserte par transport collectif à un coût acceptable est possible en raison de la faiblesse des flux concernés.

Jean-Marie Beauvais a confirmé ce rôle de la densité dans une expertise commandée par la FNAUT (FNAUT Infos 196 et 200), qui a montré une forte réduction de l'usage de la voiture (- 38 % en km) suite au déménagement de 19 ménages habitant initialement dans la périphérie de Tours, en banlieue ou en zone périurbaine, et ayant retrouvé un logement (en location dans 18 cas sur 19) à Tours même.

■ Densifier, c'est possible

Pour faciliter le report modal sur les modes actifs et le transport collectif, il est donc essentiel de maîtriser l'étalement urbain et de revenir à des formes urbaines moins étalées : seule la « ville compacte », la « ville aux courtes distances » est compatible avec un développement durable. Plusieurs méthodes complémentaires sont disponibles pour densifier le milieu périurbain :

- arrêter l'implantation de grandes surfaces commerciales et de services publics (hôpitaux, campus) en périphérie des villes qui concurrencent les commerces et services publics

centraux et dévitalisent les centres-villes ; une action correctrice modeste (un simple moratoire) a été annoncée par la ministre de l'environnement Barbara Pompili mais aucune mesure concrète n'a encore été mise en œuvre ;

- exploiter à nouveau les étoiles ferroviaires en créant des RER métropolitains, et favoriser l'installation d'habitation et d'activités autour des gares périphériques, c'est le principe du programme Bahnville (voir FNAUT Infos 183) ;

- rendre les centres plus attractifs pour les habitants de la périphérie en y maîtrisant le trafic automobile et ses nuisances (bruit, pollution de l'air), en y stimulant la marche et l'usage du vélo, en y développant massivement les transports publics et l'autopartage, en y introduisant le péage urbain,

en y aidant les commerces de proximité, en végétalisant la ville pour lutter contre les pics de chaleur, en l'embellissant.

La FNAUT réclame donc avec insistance la confirmation, dans le cadre du plan de relance, d'un 4ème appel à projets de transports urbains (tramways et BHNS, RER).

La politique fiscale peut permettre elle aussi de freiner l'usage de la voiture dans les zones périurbaines et d'inciter leurs habitants à privilégier l'utilisation des modes les plus respectueux de l'environnement : réduction de l'avantage fiscal lié au barème fiscal kilométrique (FNAUT Infos 285) et augmentation de la taxe carbone, accompagnée d'une compensation pour les ménages les plus démunis financièrement.

Gabriel Dupuy critique la stratégie de densification et propose « une ségrégation entre l'espace automobile peu dense et l'espace dense non-automobile » supposant le choix de certains sites à densifier : cette conception n'est pas celle de la

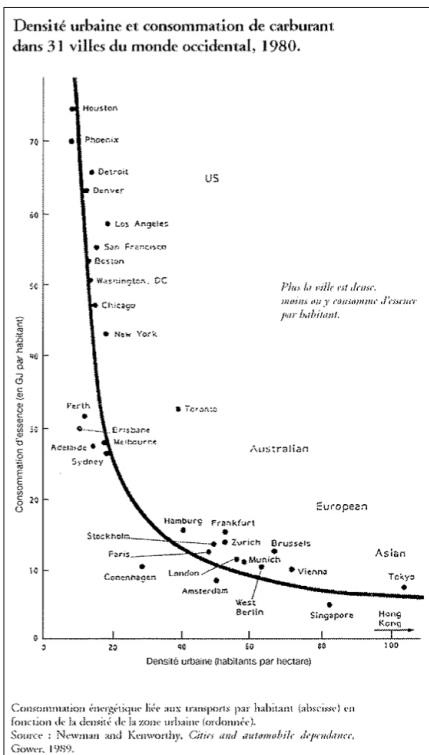
FNAUT, qui souhaite au contraire une réduction générale de l'espace automobile.

■ La loi de Zahavi

Cette loi remarquable publiée en 1980 a montré que l'habitant d'une zone urbaine transforme les gains de temps dus à l'amélioration de vitesse des déplacements automobiles (autoroutes urbaines, élargissement des voiries) en *accroissement des distances parcourues quotidiennement*.

En moyenne, son budget-temps de transport reste constant. Il perd en accessibilité au profit d'un gain en qualité environnementale (par exemple en acquérant une maison individuelle en zone périurbaine avec un jardin).

Par suite, l'« effet Zahavi » entraîne à la fois une baisse de la densité et donc un accroissement de la dépendance automobile.



Odense : un plan efficace de mobilité

Odense est la troisième ville du Danemark (205 000 habitants dans l'agglomération). Ville natale du conteur Andersen, elle est située sur l'île de Fionie (Fyn).



La densité de population moyenne est de 150 habitants/km² dans son bassin de vie, qui couvre l'intégralité de l'île (470 000 habitants pour 3 100 km²). Le bassin de vie d'Odense est donc tout à fait comparable à une aire urbaine française de taille équivalente telle que Le Mans (350 000 habitants pour 2 000 km²), Avignon (530 000 habitants pour 2 100 km²), Tours (495 000 habitants pour 3 200 km²) ou Dijon (390 000 habitants pour 3 300 km²). Cependant, comme nous allons le voir, l'offre de transport public est très supérieure dans le bassin de vie d'Odense à ce qu'elle est généralement en France.

■ Le réseau urbain

Le réseau de transport urbain, exploité par Keolis depuis 2015, ne possède que 10 lignes (70 autobus, 228 conducteurs). Il n'en est pas moins maillé, et les lignes fonctionnent par secteurs. Ce qui assure une fréquence élevée sur les troncs communs et une desserte fine aux extrémités, et diminue le nombre des correspondances : près de 80 % des trajets peuvent être réalisés au prix d'une correspondance au plus.

La flotte va être renouvelée : 20 bus électriques vont être mis en service. La ville a également lancé une ligne de tramway de 14,5 km qui devrait être mise en service en 2021 : le réseau de bus sera alors repensé ; selon le maire, le tramway permet de faire des économies, un discours qu'on aimerait entendre en France...

Certes la fréquence des services peut sembler peu élevée dans la ville centre pour une agglomération de cette taille : 15 minutes seulement. *Mais les Danois se déplacent également beaucoup à vélo : la part modale du vélo dans la région d'Odense est de 24 %, et plus de 30 % dans la ville-centre : un habitant sur 4 en moyenne l'utilise comme moyen de locomotion régulier.*

L'avantage est que le réseau de transport possède une réserve de capacité. Les services sont toutefois assurés par des bus articulés sur les axes principaux pour offrir du confort aux passagers.

■ Les transports publics dans le bassin de vie

L'offre de transport public dans le bassin de vie d'Odense n'a rien de comparable à ce qu'on trouve dans les territoires français : un véritable réseau suburbain, structuré et maillé, complémentaire du réseau urbain.

Chaque commune est desservie par au moins une ligne, parfois plusieurs, offrant souvent des temps de parcours équivalents vers Odense, mais desservant des territoires différents et contribuant chacune à la fréquence et au maillage des différents territoires desservis. Les départs sont étalés pour permettre une alternative entre les lignes et éviter une concurrence des départs assurés en même temps.

Ainsi une commune de 6 000 habitants située à 40 km d'Odense est desservie toutes les 30 minutes par 3 lignes différentes jusqu'à 23h30.

Les lignes régionales n'ont pas systématiquement leur terminus dans l'hypercentre. Afin d'éviter les correspondances et contribuer au maillage, elles assurent également des dessertes express à l'intérieur d'Odense et ont généralement leur terminus dans un quartier situé à l'opposé de leur point d'entrée. De nombreux services sont par ailleurs assurés par des véhicules de 15 m.

Tout comme pour le réseau urbain, l'offre est pensée de telle sorte que la plupart des trajets peuvent être effectués avec une seule correspondance au plus. Il existe donc plusieurs lignes de rocade ne desservant pas Odense.

Enfin, l'agglomération est également desservie toutes les 15 à 20 minutes par un service ferroviaire suburbain. Une antenne d'une quarantaine de kilomètres dessert la commune de Svendborg, située au sud.

Les zones intermédiaires qui ne sont pas desservies par les transports réguliers disposent d'un transport à la demande efficace. La réservation doit s'effectuer au plus tard 2 h avant le départ et le service fonctionne avec la même amplitude horaire que l'ensemble du réseau régulier.

■ Pas de congestion automobile

Dans les années 1970, Odense n'a pas échappé au tout automobile, du bruit et de la pollution, l'unique ligne de tramway a même été démantelée en 1950 (les parts modales dans le centre étaient les suivantes vers 2000 : vélo 24 %, marche 23 %, bus 6 %, voiture 47 %). Mais, depuis 2009, on ne s'est pas contenté de mesurètes peu efficaces « à la française », les grands moyens ont été utilisés.

Ainsi la mise en place d'un nouveau plan de mobilité audacieux à l'échelle du bassin de vie en 2009, et le développement de l'usage du vélo dans le centre d'Odense ont permis d'améliorer la qualité de vie des habitants en diminuant, voire en supprimant, la congestion automobile. Les parts modales étaient les suivantes en 2008 : vélo 27 %, marche 19 %, bus 26 %, voiture 28 % (cette dernière a encore diminué).

Les transports publics sont confortables et performants. Les kms économisés dans le centre peuvent être déployés à l'échelle du bassin de vie et offrir un meilleur maillage spatio-temporel, notamment avec l'usage du ferroviaire, permettant un véritable report modal dans les secteurs plus éloignés d'Odense.

Aymeric Gillaizeau

Les transports publics suisses



Selon une étude de Christoff Schaaffkamp, Andreas Wettig (cabinet Trans-Missions) et Christian Desmaris (LET de Lyon), la part de marché des transports publics suisses était, en 2012, de 22 % contre 15 % en France et en Allemagne, et même le double pour le rail selon Eurostat. De 1990 à 2013, la productivité a été multipliée par 2,3 ; le trafic voyageurs des CFF est rentable.

■ Les atouts du transport public

La densité démographique suisse est supérieure à la densité française : 200 habitants/km² contre 120. La Suisse ne possède pas de réseau autoroutier à 2x3 voies.

Les transports publics sont très décentralisés, y compris leur financement. Bien des décisions sont prises par les communes et les cantons, les exploitants sont proches des usagers qui peuvent participer à la définition de l'offre.

Les tarifs restent modérés. En France, le prix des services de transport public est très voisin des prix à la consommation ; en Suisse, il est inférieur de 22 % (en 2014).

Le lobby routier est actif en Suisse et la population suisse est fortement motorisée. Mais les écarts entre classes sociales sont plus faibles qu'en France et les transports publics ne souffrent pas d'une image de transport du pauvre. Les classes moyennes et plus aisées (et même les membres du Conseil Fédéral) utilisent les transports publics.

Les crédits ferroviaires sont très supérieurs à ceux des autres pays européens : en 2013, le Parlement a doublé l'investissement sans discussion.

Enfin l'opérateur historique (CFF) est moins dominant que dans les autres pays européens. La seule présence d'autres exploitants (la concurrence est marginale) fait que la recherche de la qualité l'emporte sur les objectifs financiers. Les cheminots sont très motivés.

■ La stratégie ferroviaire

Les investissements sont ciblés sur l'offre souhaitée (couverture du territoire, capacité du réseau, vitesse des trains, cadencement, correspondances simultanées).

Deux niveaux minimaux d'offre sont définis : chaque groupe de plus de 100 habitants permanents doit être desservi par un transport public, à Zurich comme dans les Grisons (26 habitants au km²) ; à partir de 32 voyageurs/jour, 4 allers-retours sont exigés par l'Etat ou le canton ; à partir de 500, c'est la cadence horaire.

■ Quelles leçons tirer du modèle suisse ?

Les auteurs de l'étude recommandent 5 pistes d'amélioration des transports publics français :

1 - La régionalisation a été un succès dans un premier temps, mais elle stagne car la SNCF manque de transparence et de productivité. Les Régions doivent obtenir un financement spécifique du transport interurbain et pouvoir choisir leurs opérateurs.

2 - La productivité de la SNCF est 2 fois inférieure à celle des CFF ; en 1970, le rapport n'était que de 1,5. La France doit réduire la prédominance de la SNCF sur le système ferroviaire en créant des entreprises locales chargées d'exploiter les lignes et les gares.

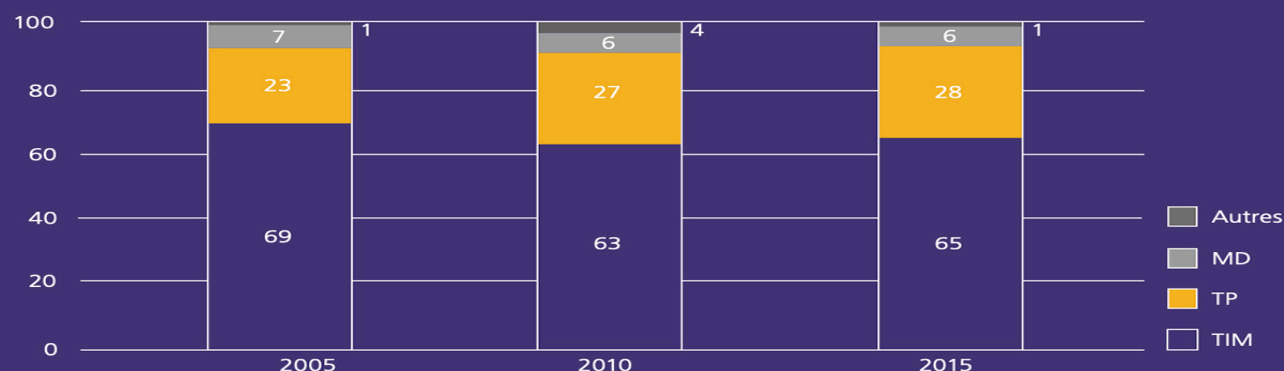
3 - L'investissement sur le réseau existant doit être renforcé en recherchant des gains de productivité par des « petites mesures » (rectification de tracé, tronçon de voie double...).

4 - La tarification du TER est hétérogène. Une tarification unifiée et attractive, visant à fidéliser la clientèle occasionnelle, doit être mise en place.

5 - Une coopération avec les usagers et davantage de transparence, de qualité de service et de maîtrise des coûts par les exploitants sont nécessaires.

Le report modal en Suisse

En % des distances



Source : OFS / ARE MRMT 2005, 2010, 2015
Calculs et infographie : 6t-bureau de recherche 2018

Selon le cabinet 6t, le transport collectif est la colonne vertébrale de la mobilité durable. Grand mal-aimé de ce secteur, il reste pourtant le mode alternatif à la voiture le plus efficace. La gratuité ne suffisant pas à séduire l'automobiliste, comment favoriser son usage ? Selon 6t, il faut aussi décourager l'usage de la voiture.

Le cabinet 6t a étudié en 2019 le cas de la Suisse, souvent montré en exemple : même en Suisse, le report modal se fait difficilement.

- Le transport collectif (TC) est de très grande qualité (intermodalité, horaires cadencés, tarifs intégrés), *y compris dans les zones périphériques de faible densité démographique.*

- La fréquentation du TC a augmenté de 24 % entre 2005 et 2015 (surtout pour les déplacements pendulaires), l'usage des modes doux de 9,5 %, celui de la voiture de 18 %.

La part modale du TC était de 13% des déplacements en 2015. La situation est très différente pour les distances parcourues : 28 % le sont en TC (+ 5 % depuis 2005, surtout grâce au train). Dans les communes denses, le TC atteint 16 % des déplacements et 33 % des distances.

- Mais les trafics routier et aérien augmentent eux aussi, en parallèle (surtout pour les loisirs), « la Suisse reste largement un pays tourné vers le trafic automobile » : 50 % des trajets et 65 % des distances, seulement 44 % des déplacements et 60 % des distances dans les villes denses.

- Depuis 2010, *le report modal s'amenuise, la part modale du TC n'a crû que de 1 %* malgré des investissements considérables. Cette progression est surtout due à l'allongement des distances parcourues et à la croissance démographique suisse (11 % de 2005 à 2015) (voir schéma, MD = marche et vélo, TIM = transport individuel motorisé).

■ Recommandations

Pour favoriser l'usage du TC, on peut agir sur **l'offre**, diminuer les tarifs, améliorer la vitesse, les cadences ou le confort).

Mais on peut aussi agir sur **la demande** (encourager la démotorisation, améliorer l'image du TC) et jouer sur l'aménagement du territoire (étalement urbain).

En outre ces méthodes doivent être pensées de deux manières : on peut encourager l'utilisation du TC, mais cela peut être encore plus efficace si, en parallèle, on décourage aussi l'utilisation des modes concurrents (restriction du stationnement, taxes, péages).

Publication :

<https://litra.ch/fr/publication/la-repartition-modale-du-transport-de-voyageurs-en-suisse/> ;

Résumé :

<https://6-t.co/repartition-modale-tp-suisse/>

■ Enquêtes

Selon une enquête de Vincent Kaufmann (2003), si la voiture est plus rapide que le TC, elle est utilisée dans plus de 80 % des cas. Si le TC est plus rapide, elle n'est utilisée que dans 57 % des cas : la voiture reste un symbole de vitesse et de liberté...

Dans un sondage effectué en 2015 sur les « préférences déclarées », à la question « quelle somme seriez-vous prêt à dépenser pour éviter une heure de trajet », la réponse moyenne a été 6,0 FS chez les piétons, 9,9 chez les cyclistes, 12,3 chez les usagers des TC et 13,2 chez les automobilistes ; cette somme dépend fortement du motif du déplacement.

Le sondage a montré par ailleurs que le coût d'un déplacement est moins déterminant que sa durée ou son confort.

Les cars postaux



Créée en 1906, l'entreprise CarPostal, filiale de la Poste suisse, est la plus importante entreprise suisse de transport routier. Elle dessert l'ensemble de la Suisse, à l'exception des cantons de Bâle-ville et Genève, pour le compte de la Confédération, des cantons et des communes.

Réputée pour sa fiabilité et son niveau élevé de sécurité, elle dispose de 2 200 véhicules (minibus, bus et cars) et exploite 870 lignes d'autocar qui totalisent environ 12 000 km et irriguent les zones rurales, en particulier les zones de montagne. Elle exploite aussi quelques lignes de transport à la demande dans les zones de faible densité (moins de 100 habitants par km²), une trentaine de réseaux urbains de villes petites et moyennes, des circuits scolaires, un service de covoiturage et des vélos en libre service.

Elle transporte plus de 140 millions de voyageurs par an (navetteurs, scolaires, occasionnels et touristes), elle assure le transport des vélos et un service de bagages avec livraison dans les hôtels des destinations touristiques. Depuis 1949, CarPostal exploite le réseau concédé du Liechtenstein.

Les véhicules de CarPostal sont aisément identifiables par le public grâce à leur livrée jaune à bande rouge, le dessin d'un cor postal et un klaxon à trois notes.

CarPostal est très attentive à l'intermodalité : la coordination horaire avec les trains, les bateaux, les téléphériques et les transports urbains est très précise. CarPostal diffuse tous les horaires rassemblés dans un indicateur national et vend tous les billets, les siens et ceux des autres sociétés de transport. La photo ci-dessous illustre la complémentarité entre trains et cars postaux.

L'Autriche a développé également d'excellents réseaux d'autocars tels que le réseau du Vorarlberg (FNAUT Infos 270).

Brèves

■ Maillage du réseau ferré

André Thinières, président de l'association Objectif OFP : « la croissance du fret ferroviaire ne se fera pas contre la route, mais avec elle ; l'équilibre économique du réseau fret ne passe pas par sa rétraction, mais par sa densification ».

■ Plan de relance

Yves Crozet, économiste : « le plan de relance n'aura aucun impact sur les parts modales. Passer la part du fret ferroviaire de 9 % à 18 %, c'est un vœu pieux. Et ce ne sont pas quelques lignes de ferroutage et deux trains de nuit qui vont changer la situation. C'est du saupoudrage ».

■ France et Allemagne

André Genoud, ancien directeur des Chemins de Fer Fribourgeois : « quand je veux avoir de bonnes idées, je vais en France ; quand je veux savoir comment les mettre en pratique, je vais en Allemagne ».

■ Péage urbain

Guillaume Thibault, directeur international de Keolis : « les villes qui adoptent le péage urbain se donnent un moyen extrêmement fort de déployer une politique de mobilité ».

■ L'avenir de l'avion

Fabrice Bonnifet, président du Collège des directeurs de développement durable (C3D) : « certains secteurs tels que le secteur aérien devront se diversifier et accepter une baisse de leurs activités actuelles. Un réseau TGV pan-européen, si possible alimenté par une énergie décarbonée, permettrait d'assurer la mobilité en Europe en renonçant à l'avion mais sans revenir au Moyen-Age ou à la calèche ».

■ Fret ferroviaire

Armand Toubol, ancien PDG de SNCF Fret (16 juin 2016, colloque de La Transalpine) : « les conflits de circulation des trains de fret qui transitent à travers la France de jour ont été arbitrés en faveur des trains de voyageurs. Or l'impossibilité de respecter le juste à temps et les flux tendus sur les longues distances n'est pas compatible avec les supply chains actuelles ».

■ Un journal responsable

Le quotidien britannique **The Guardian** refuse désormais toute publicité des sociétés pétrolières et gazières. Une première mondiale.

Des transports urbains gratuits ?



L'objectif de la gratuité est quadruple (FNAUT Infos 230) : ne pas transporter des « banquettes vides », faciliter la mobilité des personnes en difficulté financière, inciter les automobilistes à changer de comportement, redynamiser les centres-villes en améliorant leur accessibilité. Les deux premiers objectifs sont aisément atteints. Quant aux deux derniers, ils ne le seront que si on continue à investir et à renforcer l'offre. Mais la gratuité est très coûteuse et n'attire que marginalement les automobilistes.

■ MAL DIT

Selon **Maxime Huré**, enseignant à l'Université de Perpignan et président du Comité Scientifique de l'Observatoire des villes du transport gratuit (financé par la municipalité de Dunkerque), « il n'y a pas de seuil démographique au-delà duquel la gratuité serait impossible. **Ce n'est pas l'argent des usagers qui permet les investissements**, cette part est dérisoire par rapport au coût de fonctionnement d'un réseau ».

Mais pourquoi donc la ville de Bologne a-t-elle abandonné la gratuité, sinon pour pouvoir investir après avoir constaté une stagnation de la fréquentation malgré la gratuité ?

<https://www.bfmtv.com/societe/la-gratuite-des-transports-publics-serait-elle-possible-dans-une-tres-grande-ville-francaise-1861545.html>

■ La gratuité à Genève ?

En 2008, les Genevois ont refusé l'initiative populaire « Pour la gratuité des transports publics genevois » (66 % de non, taux de participation 62 %) par crainte de voir disparaître un financement indispensable au développement du réseau.

Ils ont suivi ainsi les autorités locales : « la gratuité coûterait au Canton de Genève environ 167 millions FS par année, une telle somme serait mieux utilisée pour continuer à développer l'offre, seul moyen d'agir positivement sur la fréquentation ».

« Différentes études réalisées démontrent que le coût n'a qu'un effet marginal sur la fréquentation des transports publics.

Les citoyens ont d'abord besoin de transports publics modernes et de grande capacité. C'est la qualité et la quantité de l'offre qui poussent les usagers à utiliser les transports publics, non le fait qu'ils soient gratuits ou non. Si leur fréquence est bonne et s'ils desservent bien les endroits où les gens habitent et où ils se rendent, ils les utilisent ».

Jean Sivardière, Les Cahiers du GART (voir FNAUT Infos 230)

■ A Dunkerque

L'instauration de la gratuité a fait progresser la fréquentation des bus de 85 % : leur part modale est passée d'un peu moins de 5 % des déplacements à un peu moins de 9 %.

Quant à la voiture, qui assurait 67 % des déplacements avant la gratuité, elle en assure encore 65 % (c'est concordant avec l'information selon laquelle presque la moitié des nouveaux voyageurs des bus utilisaient auparavant la voiture). *L'utilisation de la voiture n'a donc diminué (en valeur absolue) que de 3 % environ par rapport à la situation antérieure.*

Question aux partisans de la gratuité : que proposez-vous pour ramener la part modale de la voiture à moins de 50 % (comme à Grenoble ou Strasbourg) ? quel financement ?

Bernard Girard, président de DARLY et Lyon Métro Transports Publics

Patrice Vergriete, maire de Dunkerque : « Ça aurait pu être le tramway, mais ça coûte plus cher que la gratuité ».

■ Le Luxembourg, un pays riche

Le grand duché du Luxembourg (600 000 habitants et 100 000 travailleurs frontaliers français) est un pays riche. Il arrive à financer à la fois la gratuité des trains et des transports urbains (41 M€ par an), et des investissements colossaux sur 8 ans (600 € par an et par habitant contre 50 en France, selon François Bausch, vice-premier ministre) : 4 Md€ pour développer le rail et 500 M€ pour construire des tramways.

■ A Lille ?

A Lille, la maire sortante Martine Aubry (PS) veut aller progressivement vers la gratuité, mais seulement quand la capacité du réseau permettra d'absorber la hausse attendue de la fréquentation.

■ A Grenoble ?

A Grenoble, le maire sortant Eric Piolle (EELV) a dû renoncer à la gratuité pour tous : d'après le SMTc (autorité organisatrice), elle aurait coûté 61 M€ par an au contribuable local ou aux entreprises.

■ Des élus incohérents

Didier Grimault, Union des Voyageurs du Nord, dénonce les incohérences des élus de la Métropole lilloise (MEL) : « certains élus ont décidé l'installation de portiques antifraude dans les gares de Lille-Flandres et Lille-Europe (60 millions d'euros). Puis, à la veille des élections municipales, ils défendent la gratuité des transports ».

Dans la MEL, la gratuité coûterait environ 100 millions d'euros par an.

■ Gratuité et risques de fractures territoriales

La gratuité dans les petites villes, où le transport public reste médiocre faute de moyens financiers, accentue leur fracture avec les métropoles où les habitants disposent de bons services (FNAUT Infos 274, forum).

Autre risque : celui de limiter géographiquement la gratuité dans les grandes villes aux zones denses. Si le TER et les services d'autocars interurbains restent payants, on renforce la fracture entre les zones denses bien desservies et les zones périurbaines où les services payants mais médiocres.

■ La gratuité à Niort

A Niort, l'introduction de la gratuité, financée par une hausse du versement mobilité des entreprises (comme à Aubagne et Dunkerque), s'est traduite par la suppression de 5 lignes de bus et par l'abandon d'un projet de BHNS.

La gratuité des transports : une démarche injuste

La gratuité des transports est généralement considérée comme une démarche allant dans le sens d'une plus grande justice sociale.

Dans un premier temps et en apparence, tous les usagers sont certes traités sur pied d'égalité. Pour un usager pauvre, la dépense de transport public est une part importante de son budget : si le transport devient gratuit, son pouvoir d'achat est nettement augmenté.

Cependant la gratuité exonère de toute contribution financière les usagers solvables, en particulier les plus riches d'entre eux, pour lesquels la dépense de transport est une part faible, voire marginale, de leur budget et qui peuvent donc payer sans difficultés.

L'usager solvable, qui pouvait payer, profite donc d'un avantage financier qui aurait pu être réservé aux personnes démunies. *Et il ne participe plus à l'effort d'investissement et de renforcement de l'offre indispensable aux plus démunis, alors même qu'il trouve plus facilement des alternatives au transport public.*

Quand le transport est payant, les riches paient pour les pauvres : quand il est gratuit, le système de transport se paupérise, et les habitants pauvres ne peuvent plus bénéficier des avantages collectifs d'un usage accru du transport public (réduction de la place accordée à la voiture et de ses nuisances).

C'est pourquoi se passer, à Lille, des 130 M€ par an apportés par les usagers me paraîtrait aventureux au moment où la métropole s'engage dans un schéma directeur d'un montant de 2 milliards d'euros.

Ce schéma ne fera d'ailleurs que rattraper une partie du retard qu'elle accuse vis-à-vis de bien d'autres métropoles d'Europe.

A l'évidence, on ne peut pas augmenter les dépenses tout en diminuant les recettes.

Cependant il ne faut pas confondre classes moyennes et grandes fortunes. Pour un ménage moyen le poste transport constitue un budget non négligeable, le prix doit rester le plus accessible possible, et inférieur au coût marginal d'usage de la voiture individuelle.

Didier Grimault,
Union des Voyageurs du Nord

Trafic automobile induit et évaporation



Dans FNAUT Infos 268, nous avons montré que l'organisation actuelle des déplacements urbains, très nocive pour le climat, exige un recours aux grands moyens : autopartage à grande échelle, péage urbain et, bien sûr, renforcement des transports publics (FNAUT Infos 262) pour offrir une alternative crédible aux automobilistes.

Une autre possibilité est disponible (d'après un article paru dans *Le Parisien* en 2017, et FNAUT Infos 134, 135, 246, 261) : **la fermeture de voies rapides urbaines, qui entraîne une « évaporation » du trafic automobile**. C'est le phénomène inverse de l'induction de trafic provoquée par une hausse de capacité de la voirie.

- *Quand on crée une voie rapide, on crée du trafic*. Une étude du ministère des Transports en 1992 évalue à 40% la hausse du trafic 10 ans après la création d'une autoroute.

- Cet effet d'aubaine disparaît quand on supprime la route : à terme, le trafic diminue.

La thèse de « l'évaporation du trafic », avancée par la mairie de Paris lors de la fermeture des voies sur berge, est justifiée scientifiquement par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF), qui étudie depuis 10 ans l'impact de la fermeture de voies rapides urbaines dans le centre des grandes villes du monde entier.

Selon l'urbaniste **Paul Lecroart**, « malgré les craintes initiales, la suppression de voies rapides n'engendre pas de dégradation de la fluidité de la circulation au-delà des ajustements de départ ».

D'après une étude anglaise portant sur 60 villes (USA, Canada, Corée du sud...), quand une voie rapide est supprimée, le trafic global diminue en moyenne de 14% en quelques mois. C'est le cas de l'autoroute urbaine de Séoul, transformée en avenue urbaine en 2003.

Les comportements individuels se modifient, chacun s'adapte : nouvel itinéraire, d'horaires, de fréquence de déplacement, de mode de transport (deux-roues, vélo, covoiturage...), nouvelle organisation familiale, télétravail...

Au regard des 340 km de voies rapides d'Ile-de-France, des axes autres que les voies sur berge et le périphérique pourraient disparaître : le boulevard circulaire de la Défense, l'A 186 à Montreuil, l'A 103 à Rosny ou encore la RD 311 à Argenteuil.

Louis Duvigneaud, du bureau belge d'experts en mobilité STRATEC, fait une analyse analogue : « le trafic s'adapte à l'infrastructure ; si on élargit une artère embouteillée, la voirie devient plus attractive, le trafic augmente et la congestion réapparaît, aggravée : voyez l'Interstate 10 de Houston (USA) construite dans les années 1960 à 6 bandes de circulation dans chaque sens ; elle a été élargie à 8 bandes en 2000, 10 bandes en 2004, 11 en 2006 puis enfin 13 bandes en octobre 2008 ».

« Le trafic automobile n'est pas un liquide qui a besoin d'un certain espace pour s'écouler et qui déborde quand on réduit la capacité de cet espace, c'est plutôt un gaz qui s'étend pour occuper tout l'espace disponible ».

Ne dites pas « la route doit être élargie pour absorber le trafic » : si le trafic est si important, c'est qu'on lui a accordé trop d'espace ; *une partie s'évaporerait quand on aura réduit cet espace* : ce phénomène a été illustré à Rouen en 2012 lorsque l'incendie d'un camion-citerne a imposé la fermeture pour plusieurs années du pont Mathilde, l'un des six ponts sur la Seine » (FNAUT Infos 246).

■ Le paradoxe de Braess (1968)

Selon ce paradoxe souvent vérifié, en cas de circulation dense ou de congestion, la meilleure solution n'est pas d'élargir la route ou d'en ajouter une nouvelle, mais de la restreindre ou de la fermer. Cela a été confirmé en 1998 par Hubert Peigné, ancien directeur régional de l'Équipement à Marseille, qui l'expérimenta pendant une semaine sur l'A 50 Marseille-Aubagne, saturée aux heures de pointe, en réservant l'une des trois voies de chaque sens aux transports publics : la congestion récurrente diminua nettement.

Le DRE déclarait alors : « **à courir après la voiture, on est toujours en retard d'une infrastructure** ; arrêtons de raisonner comme si tout le monde avait une voiture, on oublie un peu vite qu'une large frange de la population n'en dispose pas ».

Jean Gonella, FNAUT PACA

Comment favoriser le report modal sur le train ?



Un effort massif et diversifié d'investissement est nécessaire. Le réseau ferré présente de nombreux axes et nœuds saturés, et de nombreuses lignes sont dégradées.

■ Pour les voyageurs

Il faut simultanément régénérer et moderniser le réseau classique, lignes classiques transversales et « petites » lignes en priorité, désaturer certains nœuds ferroviaires et créer des RER et tramways urbains.

L'ensemble du territoire doit être irrigué par le rail. Les déplacements à longue comme à courte distance sont à prendre en compte. Les devis de SNCF Réseau doivent être adaptés aux trafics attendus.

Le réseau des lignes à grande vitesse doit être étendu, en priorité à la transversale sud Bordeaux-Nice. La construction de gares TGV « à la campagne » doit cesser et les erreurs commises être corrigées (la gare de Vandières doit être construite) : le TGV doit desservir systématiquement le centre des villes et être connecté directement au TER.

■ Pour les chargeurs

Il faut dégager des itinéraires fret à longue distance, donc accélérer la réalisation des grands projets fret : ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, accès depuis Lyon au tunnel de base du Lyon-Turin, contournement de Lyon (CFAL), électrification de la ligne Chagny-Nevers (VFCEA)...

Il faut simultanément moderniser les lignes capitales fret, créer des terminaux de transport combiné rail-route et de nouvelles autoroutes ferroviaires, prolonger l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) jusqu'à Lyon.

■ Les méthodes d'exploitation doivent être repensées

L'arrivée d'un nouveau président de la SNCF doit s'accompagner d'une stratégie offensive, conforme aux besoins des voyageurs et aux intérêts financiers de l'Etat et des Régions.

Cette stratégie nouvelle ne doit pas concerner que quelques grands axes facilement rentabi-

lisables mais maximiser la captation des trafics routiers et aériens sur tout le territoire.

La politique malthusienne passée, consistant à supprimer les services non ou peu rentables (TER, Intercités de jour et de nuit, auto-train, et même TGV), doit être abandonnée. La SNCF doit devenir une force de proposition et de développement.

Il faut relancer les services supprimés et renforcer la fréquence des trains, en particulier sur les lignes transversales. L'offre « low cost » ne doit pas détruire l'offre classique. Les coûts d'exploitation peuvent diminuer (grâce à la polyvalence du personnel et à un roulement plus performant du matériel roulant).

Les correspondances doivent être améliorées et des relations directes rétablies. La réservation obligatoire sur les trains Intercités doit être écartée. L'information et la vente des billets doivent respecter les voyageurs peu familiers avec le numérique, la suppression des points de vente doit cesser.

Les commerces sont utiles dans les gares, mais les gares ont d'abord une vocation ferroviaire et ne doivent pas devenir seulement des centres commerciaux. Il faut faciliter l'accès aux gares et la diffusion des voyageurs par tous les modes : car, transport urbain, taxi.... Les voyageurs ont besoin de restauration à bord des trains et de consignes dans les gares. Le transport des vélos doit être autorisé dans tous les trains. Il faut aussi faciliter l'accès des personnes handicapées aux gares et aux trains.

Enfin la tarification doit être simplifiée et uniformisée à l'échelle nationale. Son coût est trop élevé pour les jeunes et les familles. Une baisse générale des prix doit être étudiée, suivant l'exemple de la RENFE (la « SNCF » espagnole) : la perte de recettes par voyage a été plus que compensée par le gain de clientèle (FNAUT Infos 277).

CEREMA : des idées sur les petites lignes



Bruno Meignien, expert au CEREMA, propose de nouvelles méthodes d'exploitation des petites lignes, alors que seule leur fermeture est envisagée en France (FNAUT Infos 257, 264, 271, 282, 284).

■ Les coûts

Il faut exploiter le réseau au maximum : les « trous horaires » dépassent souvent 4h. Supprimer des trains d'heures creuses n'apporte que des économies marginales, mieux vaut ajouter des cars en heures de pointe : « les trains d'heure creuse valorisent les trains des heures de pointe ». D'après l'IFST-TAR, 30 % seulement des besoins concernent les heures de pointe, 2 trains TER sur 3 sont inutilisés en heure creuse. « Avec une voie maintenue en bon état, les coûts peuvent être drastiquement abaissés ». Le coût de la ligne Bayonne - Saint-Jean-Pied de Port a été divisé par 3,5 suite à son renouvellement, le coût des LGV est faible.

■ Des besoins sous-estimés

Chaque ligne est un cas particulier. La clientèle potentielle voyageurs dépend des besoins : emplois dans l'industrie, établissements scolaires et hospitaliers, services, commerces, tourisme...

Ces besoins dépendent des caractéristiques de la population riveraine (âge moyen, taux de motorisation), du climat local, de l'existence d'une métropole voisine, des temps de parcours comparés en train, en car et en voiture, du trafic routier sur l'axe longeant la ligne, des facilités d'accès aux gares à pied, à vélo, en voiture.

Pour le fret, tout dépend du tissu industriel et agricole, du nombre d'installations terminales (ITE) embranchées et de leur état.

Bien des gares de villes moyennes présentent aujourd'hui un trafic faible en nombre de trains et de voyageurs, mais un potentiel important. Si 2 gares desservant des territoires similaires ont des trafics radicalement différents, c'est que l'une au moins présente une offre inadaptée.

■ Lignes et gares mal utilisées

La gare de Pontorson, située à 6 km du Mont Saint Michel (3 millions de visiteurs par an), n'avait, il y a 2 ans, qu'un trafic de 2 trains et 50 voyageurs par jour. Le Puy-du-Fou (2,5 millions de visiteurs par an) est situé à 1 km de la

ligne Cholet-Les Herbiers. Le Pont du Gard (1,5 million de touristes/an) est situé à 700 m d'une ligne capillaire fret.

Sur la ligne Deauville-Cabourg, 5 allers-retours/jour pourraient être ajoutés aux 8 existants en supprimant les temps morts, sans modifier l'infrastructure ou le nombre de trains nécessaires (une seule navette). Cette ligne pourrait être transformée en « tramway des plages ».

La gare de Sotteville, située dans une zone urbanisée au sud de Rouen, et desservie par 30 trains/jour est peu connue du public et peu accessible ; et le trajet en train vers Rouen coûte 4 € contre 1,7 en tramway...

Les grandes agglomérations disposent, avec le TER, d'un outil puissant qui pourrait être intégré dans le schéma local de transport sous forme d'un RER métropolitain utilisant des lignes structurantes, sur le modèle du RER francilien : plus de la moitié des petites lignes desservent des communes plus denses que la moyenne nationale (FNAUT Infos 282).

■ Des trains légers

Le rapport du CEREMA recommande l'utilisation de matériel roulant léger (autorail X73500 ou Stadler Tango, encore plus léger). La moitié des petites lignes dédiées au trafic voyageurs, soit près de 3 000 km, pourraient devenir des systèmes ferroviaires légers : caténaires de type tramway, récupération d'énergie au freinage, batteries pour le passage des ouvrages d'art...

Un curieux environnementaliste

La position d'Alain Grandjean, président de la Fondation Nicolas Hulot, sur les petites lignes est inattendue : « il faut agir avec discernement, il est inutile de sauver à tout prix les toutes petites lignes pour lesquelles d'autres solutions, même du point de vue du climat, sont plus adaptées (autocar électrique) ».

Le président de la FNH semble ignorer que, si une ligne est supprimée, 40 % de la clientèle se reporte sur la voiture (le bilan énergétique de la suppression est négatif (FNAUT Infos 271) même en cas de TER à traction diesel), et qu'une exploitation économique (FNAUT Infos 279) est possible.

Utiliser les emprises ferroviaires périurbaines pour retrouver le train



La France est, sans doute, le dernier pays d'Europe à ne pas développer de services ferroviaires péri-urbains et à continuer à fermer des lignes et à démanteler leurs infrastructures. La crise des « gilets jaunes » est pourtant née d'un problème de dépendance automobile dans les zones périurbaines et rurales. Mais les élus locaux n'en tirent pas la leçon, nous présentons 3 exemples très différents. L'Allemagne, au contraire, a rouvert des lignes qui semblaient n'avoir qu'un faible trafic potentiel (FNAUT Infos 257, 282). Grâce à des services très fréquents, ces lignes ont rencontré un succès étonnant ; de larges territoires ont été revitalisés.

■ La ligne Le Mans - La Flèche

Le département de la Sarthe veut transformer l'ancienne ligne (Le Mans) - La Suze - La Flèche en voie verte, alors que La Flèche fait partie de la zone périurbaine du Mans, et en faire « un marqueur environnemental fort »...

Une réouverture de cette ligne fermée en 1970 a été envisagée avec un tram-train, sur le modèle de Nantes-Châteaubriant (FNAUT Infos 282). On peut adopter des fréquences élevées et une amplitude horaire adaptée au mode de vie actuel (pas de couvre-feu à 20 h), comme sur les lignes régionales de la Rhur.

La ligne dessert un zoo fréquenté par 400 000 visiteurs par an, c'est l'un des sites les plus connus des Pays-de-la-Loire, ouvert toute l'année mais mal desservi par transport public, avec un unique aller-retour estival depuis Le Mans. La ligne circule par ailleurs à travers les paysages magnifiques de la vallée de la Sarthe qui justifient aux yeux des élus sa conversion en voie verte touristique. La réouverture devrait être poursuivie jusqu'à Saumur afin de maximiser la clientèle.

Aymeric Gillaizeau

■ La ligne Digne - Saint-Auban

La transformation de cette ligne (22 km) en voie verte est également envisagée par des élus

locaux obsédés par le « tourisme vert » (le projet est soutenu par la SNCF) alors qu'elle est vitale pour l'aménagement des Alpes de Haute Provence.

Cette ligne ne doit pas être examinée isolément. Sa réactivation permettrait en effet (FNAUT Infos 276) :

- de désenclaver Digne en créant des relations triangulaires Sisteron-Manosque-Digne par tram-train ;
- de relier Digne à Aix-en-Provence et à sa gare TGV ;
- enfin de rétablir des relations interrégionales Grenoble-Nice.

La FNAUT demande également la réouverture de la ligne **Vitré-Fougères** (FNAUT Infos 276). La FNAUT PACA défend celles de la ligne **Hyères-Gare SNCF - Hyères-Aéroport**, et de la ligne **Gardanne-Trets**, située dans une zone qui s'urbanise très vite, et où la desserte routière est presque saturée.

Claude Jullien, FNAUT PACA

La FNAUT a signé il y a 20 ans avec les associations cyclistes et cyclotouristes un accord reconnaissant que la transformation d'emprises inutilisées peut être souhaitable si elle est réversible, mais que la priorité doit aller au retour à une éventuelle exploitation ferroviaire.

Jean Sivardière, FNAUT

Etoiles ferroviaires

Les rapports entre ville et monde rural doivent être intensifiés pour éviter une fracture, en créant des dessertes périurbaines autour des villes disposant encore d'une étoile ferroviaire. Il faut diminuer aussi les bouchons routiers à l'entrée des villes. A Tours, l'étoile est encore plus riche (8 branches) qu'au Mans et l'association pour le développement des transports en Touraine (ADTT) réclame qu'on n'ampute plus ces « arbres de vie ». D'où notre combat pour sauvegarder les deux lignes menacées Tours-Chinon et Tours-Loches.

Jean-François Troin, ADTT

■ La ligne Lyon-Trévoux

Cette ligne irriguait la rive gauche du Val de Saône, au nord de Lyon. Son cas est différent des précédents car elle restera dédiée au transport public. Mais les services seront assurés par BHNS et non par tram-train, alors que les études antérieures avaient privilégié le tram-train pour sa capacité, nécessaire pour desservir 100 000 habitants.

La ligne Villefranche-Lyon, en rive droite de la Saône, est saturée. Un BHNS permettra certes une desserte directe Trévoux-Sathonay-Part Dieu (18 km sur l'ancienne ligne Trévoux-Sathonay puis 10 km sur des couloirs bus existants au sud de Sathonay). Mais une correspondance entre un tram-train Trévoux-Sathonay pouvait être orga-

nisée à Sathonay avec un TER Bourg-en-Bresse-Lyon permettant de rejoindre Lyon-Part-Dieu en 10 min. Le coût de l'emprise pour le BHNS ne serait inférieur que de 20 à 30% à celui de la rénovation de la voie ferrée. Mais les coûts du bus et du tram-train, évalués à long terme, sont voisins (FNAUT Infos 277).

Un tram-train était plus attractif qu'un bus (les prévisions de trafic étaient de 4 300 voyageurs par jour pour le bus, 6 500 pour le tram-train), alors que la part modale du transport collectif stagne aux alentours de 6 %.

Collectif Transport du Val de Saône

Le choix est difficile. Sous sa présidence PS, le conseil régional avait voté le principe du tram-train et la moitié de son financement. Puis des élus de l'Ain ont évoqué le BHNS, selon eux moins coûteux, plus rapidement réalisable, plus souple, offrant la possibilité de sortir de l'emprise ferroviaire pour rouler sur la voirie ordinaire et surtout de permettre une desserte directe Trévoux-Part Dieu, ce qui a été accepté par la Métropole de Lyon. Inversement la version tram-train est contrainte par l'impossibilité d'ajouter des circulations sur la ligne Sathonay - Part Dieu saturée par le trafic des TGV de Paris et des TER de Bourg-en-Bresse. L'option d'une correspondance entre tram Train et TER en gare de Sathonay a finalement été estimée trop dissuasive pour la clientèle.

Bernard Girard, président, DARLY et Lyon Métro Transport public

Mal dit

Barbara Pompili, ministre de l'Environnement : « il n'a jamais été question de supprimer la voiture, mais de la rendre moins polluante ». Il ne s'agit pas seulement de rendre la voiture moins polluante, mais de réduire le volume du trafic en agissant sur la dépendance automobile.

Bien dit

Un « commentateur » réaliste : « nos villes futures n'ont pas besoin de voitures sans conducteur, mais de conducteurs sans voiture ».

Propos aventureux

Selon **Jean-Pierre Farandou**, PDG de la SNCF, son entreprise sera « en 2030 un champion mondial de la mobilité durable, voyageurs et fret ». Son prédécesseur Guillaume Pépy voulait, en 2013, faire de la SNCF « la référence d'excellence mondiale du transport durable ».

La voiture fait grossir

Les automobilistes qui ont gagné le droit (attribué par loterie) à posséder une voiture à Pékin ont pris 2 kg en moyenne (les plus de 50 ans ont même pris 10 kg).

Propos incompréhensibles

Marc Ivaldi, directeur à l'EHESS de Toulouse : « ce ne sont pas les autoroutes ferroviaires qui vont réduire le trafic des camions qui partent d'Espagne et traversent la France vers l'Europe du nord ».

« Je ne vois pas quel trafic peut justifier un TGV Montpellier-Perpignan ». Et la Catalogne et Barcelone ?

Démaillage au coup par coup

Pierre Zembri, professeur à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée : « le réseau français se démaillage au gré de micro-décisions prises indépendamment les unes des autres, sans vision globale de ce que devrait être le réseau et de ce qu'il devrait permettre. Une redoutable question de politique publique est posée : la SNCF a capturé sa tutelle et interdit toute réflexion stratégique ». La rentabilité a été calculée ligne par ligne, non sur l'ensemble du réseau.

Une mesure pertinente

Christophe Castaner, alors ministre de l'Intérieur LREM, a dénoncé « l'emballage un peu politicien » des présidents de conseils départementaux qui veulent revenir à la vitesse de 90 km/h : ces présidents sont incompétents en matière de sécurité routière, une responsabilité régalienne de l'Etat.

Le TGV toujours d'actualité



Il est aujourd'hui de bon ton de critiquer le TGV (FNAUT Infos 237). La FNAUT s'est souvent interrogée sur ses défauts d'exploitation (FNAUT Infos 177, 199). Elle préconise cependant l'extension du réseau des LGV (FNAUT Infos 277).

■ Le TGV inutile ?

Malgré sa tarification, le TGV est très utilisé : environ 110 millions (M) de voyageurs par an en trafic intérieur et 30 en trafic international (avant la crise sanitaire). Certes le nombre de voyageurs utilisant le TGV est faible comparé à celui des usagers des Intercités (30 M), du TER (plus de 300 M) ou surtout du Transilien (1 200 M). Mais, en voyageurs.km, la part du TGV est supérieure à 40 % (les voyages en TGV s'effectuent en moyenne sur 525 km alors que la distance moyenne domicile-travail est de 15 km).

■ Impacts locaux et globaux

Le TGV exigeant une infrastructure nouvelle, son impact environnemental local est négatif, il segmente le territoire (mais la tranchée du col du Bois Clair, au nord de Mâcon, n'a pas détruit le vignoble local en permettant au vent de s'y engouffrer, comme le craignaient certains écologistes).

Le TGV a aussi un impact global positif. Il consomme peu d'énergie et émet donc peu de CO₂ : selon l'ADEME, un trajet national en avion émet en moyenne 115 g d'éq CO₂ par passager.km, 85,5 g pour la voiture, 58,5 g pour le car, 10,8 pour l'Intercités, 3,2 pour le TGV.

La construction d'une LGV implique une dépense notable de CO₂ (8 000 tonnes/km), mais compensée en moins de 10 ans par les effets du report modal de l'avion sur le TGV dès que le TGV capte au moins 700 000 voyageurs nouveaux par an (FNAUT Infos 214 et 278).

■ Aménagement du territoire

Les services TGV renforcent la région parisienne et les métropoles de province. Mais, grâce au TGV, des métropoles jadis aspirées par l'Île de France s'autonomisent et créent des entreprises (Bordeaux, Rennes, Lyon), leurs cadres restant sur place et leur qualité de

vie attirant de nouvelles implantations. Le TGV est un atout qui permet de se passer de l'avion dans les relations avec Paris.

Il est cependant nécessaire et urgent de diversifier les villes desservies par le TGV (FNAUT Infos 276) en faisant escale dans les villes moyennes, en particulier par les TGV intersecteurs (FNAUT Infos 184, 242). Les défauts d'exploitation du TGV ne sont pas intrinsèques, c'est SNCF Mobilités qui en est responsable.

■ Les LGV « ruineuses » ?

Comme le Lyon-Turin, les LGV suscitent toujours un financement spécifique. Elles sont coûteuses, mais leur capacité est celle de 3 ou 4 autoroutes. Le TGV, il y a 10 ans, était rentable : ses bénéfices étaient attribués à l'entretien du réseau classique.

Les LGV ne sont pas en concurrence financière avec le réseau classique, mais avec la route. C'est l'Etat qui pousse la route (FNAUT Infos 240) dans le cadre des Contrats de Plan Etat-SNCF, c'est cette politique qu'il faut dénoncer, non le tout-TGV : depuis 25 ans, le TGV n'a absorbé que 30 Md€ sur les 78 investis dans le rail, soit 38 %, d'après la Commission des Comptes des Transports de la Nation.

La dette inquiétante de SNCF Réseau (55 Md€ en 2 018) va être reprise partiellement par l'Etat. C'est légitime : elle n'est pas due aux LGV, mais à un financement insuffisant de ces LGV par l'Etat, qui finance aussi les routes (voir l'analyse de Denis Huneau, FNAUT Infos 237).

■ Le TGV et l'Europe

Charnière de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud, la France accueille de nombreux flux de transit. Faute de continuité ferroviaire (voyageurs et fret), ces flux utilisent majoritairement la route ou l'avion. Il est donc primordial de réaliser les maillons manquants de LGV (Lyon-Turin, Montpellier-Perpignan) pour supprimer ces ruptures qui entraînent une congestion routière.

On construit encore des LGV en Europe



La FNAUT souhaite l'extension du réseau français des LGV, en priorité Bordeaux-Toulouse et Marseille-Nice pour attirer les passagers aériens (FNAUT Infos 214, 276). Seul un prolongement de la LGV Rhin-Rhône vers l'Alsace a été décidé.

Les déplacements à longue distance sont de plus en plus fréquents (FNAUT Infos 277) et sont effectués de plus en plus souvent en avion. Or le TGV est un excellent concurrent de l'avion court-courrier (FNAUT Infos 214).

Le train Intercités, de jour (trop lent) et de nuit (de capacité plus limitée), est un complément très utile du TGV mais il ne peut absorber que faiblement le trafic aérien, à moins que le TGV de nuit se développe.

■ Les LGV en Europe

Contrairement à une opinion très répandue en France, on continue, en Europe et ailleurs dans le monde, à construire des LGV.

En Allemagne, la LGV Berlin-Munich, qui comprend des lignes classiques aménagées, a été mise en service en 2017, la fréquentation a doublé (FNAUT Infos 267). Les LGV Stuttgart-Ulm et Francfort-Mannheim sont en construction.

En Grande-Bretagne, le gouvernement de Boris Johnson a finalement lancé, en avril 2020, dans le cadre d'un plan de relance de l'économie, malgré les craintes d'ONG environnementalistes, la LGV HS2 (High Speed 2) Londres-Birmingham (capitale industrielle des Midlands), qui sera prolongée au nord, en phase 2, jusqu'à Manchester et Leeds/York.

Les rames HS2, comme les TGV, seront interopérables et parcourront des lignes anciennes (en vert sur la carte) en direction de l'Ecosse et du Pays de Galles. Une liaison de HS2 est prévue à Londres, entre les gares d'Euston et de Saint-Pancras, avec la LGV Transmanche HS1.

Le coût total de HS2 pourrait atteindre 100 Md£ soit 114 Md€. La phase 1 est longue de 225 km (23 % en tunnels, 7 % en viaducs), la phase 2 de 350 km. Les

2 phases seront mises en service respectivement en 2031 et 2040. Bouygues, Vinci et Eiffage participeront aux travaux.

En Espagne, l'extension du réseau de base des LGV (3240 km en 2017) se poursuit, centrée sur Madrid. Les prolongements suivants ont été mis en service en 2019 : Antequera-Grenade (122 km), Venta de Banos-Burgos, Alicante-Murcie.

Le réseau espagnol des LGV devrait compter 4 700 km en 2024, car de nombreux projets sont sur la table : Zamora-Ourense vers la Galice (2021), Vigo-Pontevedra, Leon-Oviedo, le Y basque Vitoria - Bilbao - San-Sebastian, Saragosse-Pampelune, le corridor méditerranéen Tarragone-Alicante-Almeria, Plasencia-Badajoz en Estramadure (section de la future liaison Madrid-Lisbonne de 715 km qui devrait voir le jour en 2023). Une liaison souterraine à Madrid, entre les gares de Chamartin et Atocha (1,3 Md€), permettra de créer des services diamétraux nord-sud (une liaison directe Andalousie-Catalogne existe déjà).

En Italie, la LGV Brescia-Padoue, sur l'itinéraire Milan-Venise, est en cours de réalisation. Un projet de LGV Venise-Trieste est à l'étude.

De nombreux projets de LGV, trop coûteux, semblent abandonnés en Europe : Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, Lisbonne-Porto, Madrid-Lisbonne, Moscou-Kazan (770 km)...

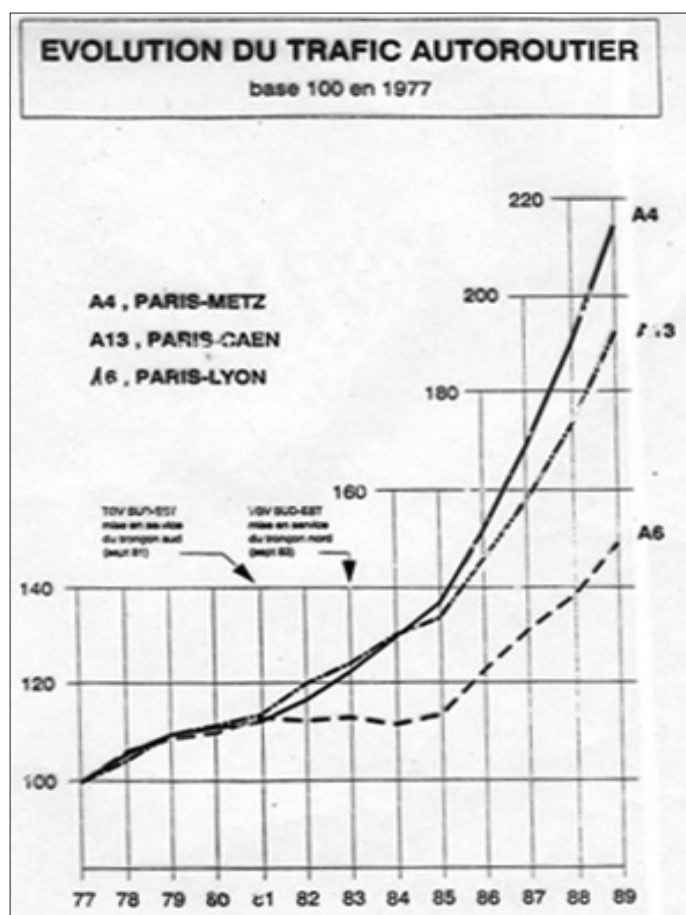
Jean-François Troin

Le Maroc a fait sensation et suscité bien des doutes en ouvrant la LGV Tanger-Kénitra (200 km). Mais avant l'arrivée de la pandémie, ce TGV était un franc succès avec 2,5 millions de passagers un an après sa mise en service fin 2018. Une LGV Casablanca-Marrakech-Agadir est prévue par l'ONCF, l'opérateur national.

Le TGV concurrence l'avion mais aussi la voiture



Le diagramme ci-dessous, publié par la SNCF à la fin des années 1980 et retrouvé dans les archives de la FNAUT, est particulièrement pédagogique : il illustre, en effet, à la fois les effets de l'infrastructure sur la répartition modale des trafics (ouverture de la LGV Paris-Lyon) et ceux de la tarification (évolution du prix des carburants automobiles suite au contrechoc pétrolier de 1986).



Jusqu'en 1981, le trafic croît régulièrement sur toutes les autoroutes. A partir de 1981 (mise en service de la LGV Paris-Lyon), cette croissance est enrayerée sur l'autoroute A6 alors qu'elle se poursuit sur l'A13 Paris-Caen et l'A4 Paris-Metz.

Après le contre-choc pétrolier de 1986, qui provoque une forte baisse du prix des carburants routiers, la croissance du trafic s'accélère : elle reprend sur l'A1, mais reste deux fois moins forte que sur l'A13 et l'A4, non concurrencées par le TGV.

La stabilisation du trafic automobile sur l'A6 entre 1981 et 1986 est d'autant plus frappante que seule une partie de ce trafic s'effectue de bout en bout entre l'Ile-de-France et la région lyonnaise et est donc soumis à la concurrence du TGV, le trafic de cabotage ne l'étant pas.

Par la suite, la mise à 2 x 3 voies de l'A6 de bout en bout, envisagée pour faire face à la croissance du trafic routier, n'a jamais vu le jour (l'A6 est restée à 2 x 2 voies entre Auxerre et Beaune).

Depuis la fin des années 1980, la concurrence TGV-voiture, généralement méconnue (en particulier des observateurs critiques du TGV), s'est confirmée, notamment sur les axes autoroutiers pourtant très attractifs pour les automobilistes en raison de la vitesse élevée autorisée.

■ L'impact de la LGV SEA

Ainsi, selon un modèle de trafic développé par LISEA, concessionnaire de la LGV Tours-Bordeaux (SEA), la mise en service de cette LGV en juillet 2017 a attiré environ 3,5 millions de voyageurs supplémentaires. Parmi eux, 45% viennent d'une induction de trafic, 16% du report modal depuis l'avion et 39% du report modal depuis la voiture.

Ce dernier est donc loin d'être marginal : le TGV concurrence significativement la voiture, plus que l'avion surtout utilisé par des hommes d'affaires, que ce soit pour des trajets domicile-travail ou de loisirs : en effet, sur des liaisons interrégionales de cabotage de moins de 1h30 telles que Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Poitiers, La Rochelle-Poitiers, ou plus au sud Bordeaux-Agen/Toulouse, le TGV concurrence directement la voiture.

A noter qu'une part importante du gain de trafic sur la LGV SEA provient des relations au sud de Bordeaux, notamment vers Toulouse, où le potentiel de voyageurs est parmi les plus importants en France.

Comme en atteste le lancement réussi de Ouigo vers cette destination en 2019 (hors crise sanitaire), avec un taux d'occupation supérieur à 80% dès les premiers mois pour les 2 allers-retours quotidiens créés, soit plus de 5 000 places par jour.

Ces Ouigo se sont substitués en partie à des TGV classiques (INOUI), ce que dénonce la FNAUT (FNAUT Infos 272).

Concernant le projet GPSO (LGV Bordeaux-Toulouse/Dax) défendu par la FNAUT, le dossier déclaration d'utilité publique de 2013 prévoyait 6,2 millions de passagers supplémentaires en 2027 grâce à Bordeaux-Dax et à l'interconnexion Sud-Sud en Gironde qui permettra des trajets Toulouse-Côte Basque. En l'absence de Bordeaux-Dax et d'interconnexion Sud-Sud, le gain pourrait atteindre un peu plus de 3 millions de voyageurs à l'horizon 2035.

Journée sans voiture

A l'occasion de la « journée mondiale sans voiture » du 22 septembre 2020, la FNAUT a publié un communiqué rappelant qu'on peut se passer de voiture en ville comme dans les zones périurbaines.

Le taux moyen de motorisation des ménages est de 81 % en France. Ce taux n'est que de 67 % en Ile-de-France, et dans les grandes villes, il est souvent inférieur, selon le site officiel Datafrance.

La moitié des Français n'est pas motorisée, car tous les membres d'un même ménage ne le sont pas.

Brèves

■ Maillage

Natacha Polony, rédactrice en chef de Marianne (« nous feront-ils enfin préférer le train ? ») : « le maillage du territoire par les lignes ferroviaires a participé historiquement au développement équilibré du pays, et donc à l'adhésion de tous à une République qui garantissait dans chaque territoire les services publics et les aménagements nécessaires à la vie de ses citoyens ».

■ Politique urbaine

Filip Watteuw, maire-adjoint de Gand (Belgique) : « si vous concevez une ville pour les voitures, vous aurez des voitures ; si vous concevez une ville pour les gens, vous aurez des gens ». « Les avantages de ne pas posséder de voiture soient au moins égaux aux avantages de posséder une voiture » Extrait des Propositions pour une ville moins motorisée, Carfree France.

■ Bien dit

Gustavo Petro Urrego, ancien maire de Bogota (Colombie) : « un pays développé n'est pas un pays où les pauvres ont des voitures, mais un pays où les riches utilisent les transports publics ».

■ Des ralentisseurs originaux

La mairie de Charleville-Mézières vient d'installer des silhouettes réfléchissantes aux allures d'enfants en mouvement (730 € chaque) pour inciter les automobilistes à ralentir devant les écoles.

■ Urbanisation diffuse

Corrine Vezzoni, architecte : « l'urbanisation envahit l'équivalent d'un département français tous les 7 ans. Le bâtiment se répand en périphérie et tire la caravane sans fin des lotissements, routes, ronds-points, centres commerciaux... Et plus il se répand en périphérie, moins on donne les moyens à ceux qui restent urbanisés de vivre correctement ».

■ Ouvrages d'art

Selon **Le guide bleu**, la bible de l'automobiliste : « la route de Monestier à Clelles (Isère) offre la vue de beaux ouvrages d'art sur la ligne des Alpes ». Le patrimoine ferroviaire est devenu un simple élément du décor naturel.

■ Croissance infinie ?

Kenneth Boulding (1910-1993), économiste américain : « Celui qui croit que la croissance peut être infinie dans un monde fini est soit un fou, soit un économiste ».

Comment évoluerait le trafic aérien intérieur si le kérosène était taxé ?



Si le kérosène consommé par les avions sur les lignes intérieures était taxé au même taux que celui consommé par l'aviation privée (voir l'expertise de Jacques Pavaux, FNAUT Infos 273), quel serait l'impact sur le prix du billet, l'usage de l'avion, les recettes de la SNCF et les émissions de CO2 ?

■ Le trafic aérien intérieur

Selon la DGAC, le trafic aérien intérieur a été d'environ 27 millions de voyageurs (Mpax) en 2019, la longueur moyenne du trajet ayant été de 600 km. Le trafic d'Air France a été de 19,1 Mpax, celui des compagnies à bas coûts (BC) de 7,6.

La part d'Air France a donc été de 71,4 %, celle des compagnies BC de 28,6 % (elle était de 26,4 % en 2018 en trafic intérieur et de 47 % en Europe).

■ Le prix du billet d'avion

Jean-Marie Beauvais a étudié la tarification de l'avion (FNAUT Infos 281) hors long-courriers : Air France est nettement plus cher que les compagnies BC, d'un facteur 2 en trafic européen. Les prix sont plus voisins en trafic intérieur : Air France est en position dominante et les compagnies BC peuvent proposer des tarifs assez élevés. Nous admettons un prix moyen du billet de 120 € (Air France) et 72 € (compagnies BC).

■ Les aides publiques

Jacques Pavaux a évalué les aides publiques au transport aérien intérieur à 500 M€ par an, dont 300 M € de détaxation du kérosène (FNAUT Infos) : le prix moyen du billet d'avion est ainsi abaissé d'environ **11,2 €** pour la seule détaxation du kérosène (l'effet est le même pour Air France et les compagnies BC puisque les avions utilisés sont les mêmes et les trajets comparables).

Les 200 autres M€ correspondent à la prise en charge des déficits de petits aéroports de province et à des aides diverses aux aéroports (réduction de taxes foncières...) et aux compagnies qui exploitent des liaisons OSP. Ces 200 M€ ne bénéficiant pas directement à Air France ou aux compagnies BC, ils ont été ignorés.

■ Impact de la détaxation du kérosène sur le trafic

Si le kérosène était taxé, le prix du billet Air France passerait à 131,2 € (+ 9,3%), celui des compagnies BC à 83,2 € (+ 15,5 %).

L'élasticité au prix est d'environ - 0,9 en transport terrestre : si le prix augmente de 10 %, le trafic diminue de 9 %. En transport aérien, il faut distinguer l'avion traditionnel et l'avion BC, les voyages d'affaires et le tourisme. L'homme d'affaires est peu sensible au prix (élasticité - 0,4), le touriste l'est bien davantage. Nous avons choisi une élasticité de - 0,8 (la valeur précise ne change pas l'ordre de grandeur des résultats).

Le trafic d'Air France diminuerait donc de 7,4 % soit 1,4 Mpax, celle des compagnies BC de 12,4 %, et le trafic aérien intérieur d'environ 2,37 Mpax, soit **environ 9 %**.

Supposons (malgré l'absence de LGV transversales) que le trafic aérien se reporte entièrement sur le TGV. Le billet de TGV coûtant 55 € en moyenne (FNAUT Infos 281), la recette annuelle de la SNCF augmenterait de l'ordre de 130 M€.

Le rapport Mathieu-Pavaux-Gaudry (FNAUT Infos 214) a chiffré l'économie d'émission d'équivalent CO2 pour chaque voyageur.kilomètre parcouru en TGV plutôt qu'en avion. Elle serait aujourd'hui proche de 210 g géq CO2 (220 pour l'avion - 7 pour le TGV) compte-tenu des progrès technologiques obtenus sur les avions. L'économie d'émission d'éq CO2 due à la taxation du kérosène serait donc d'environ : 210 x 1,45 Mdv.km, soit **0,3 M tonnes éqCO2**.

Les émissions d'éqCO2 sont en France d'environ 6,8 tonnes par habitant et par an (hors UTCATF : utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie), soit environ 440 M tonnes pour toute la population. L'économie serait équivalente aux rejets d'éqCO2 d'une agglomération d'environ **45 000 habitants** ou 1 Français sur 1500.

Comment accentuer la diminution du trafic aérien ?

Pour obtenir une réduction plus forte du trafic aérien intérieur qu'en taxant le kérosène, il faudrait donc imposer une forte taxation du billet d'avion, ou étendre le réseau des LGV vers Toulouse puis Nice pour que le trafic puisse se reporter naturellement sur le TGV.

Pour les vols court-courriers, les taxes vont passer à 13 c en Allemagne et même 30 c en Autriche, elles ne sont que de 1,5 c en France (en classe Économique) et l'impact sur le trafic est négligeable.

En Autriche, un prix minimum du billet d'avion a finalement été fixé : 40 c, et le trafic aérien Vienne-Salzburg a été transféré sur le train (relations directes entre aéroports).

■ L'impact d'une taxe de 30 €

L'impact d'une taxe de 30 c sur les billets des lignes intérieures a été testé. Le prix du billet Air France passerait de 120 à 150 c (+ 25 %), celui d'une compagnie BC de 72 à 102 c (+ 42 %). Le trafic d'Air France diminuerait de 20 % soit de 3,83 Mpax et celui des compagnies BC de 34 %, soit de 2,60 Mpax donc **le trafic aérien intérieur diminuerait d'environ 24 %**, soit 6,43 Mpax.

■ Le report du trafic sur le train

Si Toulouse (3,19 Mpax sur la liaison aérienne avec Paris), Toulon (0,44 Mpax) et Nice (3,12 Mpax) (au



total 6,75 Mpax) étaient desservies directement par des LGV, Toulouse serait alors à 3h15 de Paris et Nice à 4h30 : si un passager sur deux se reportait à terme sur le TGV, soit 3,38 Mpax au total, **le trafic aérien intérieur diminuerait de 13 %** ; le trafic TGV intérieur augmenterait d'environ 3,5 %.

L'extension des LGV vers Toulouse d'une part, Toulon et Nice d'autre part, devra être lancée, mais elle n'aura évidemment pas d'effet immédiat. C'est donc, à court terme, une très forte taxation des billets d'avion court-courrier qui permettra d'obtenir rapidement une réduction significative du trafic aérien.

C'est la méthode la plus simple et la plus efficace pour inciter au report modal, comme en Norvège, Allemagne, Grande Bretagne ou Autriche ; elle n'implique aucun accord international. Une taxation du kérosène ne serait viable qu'à l'échelle de l'Europe.

On repare du pétrole



L'Europe risque de faire face à une baisse importante (- 8 %) de ses importations de pétrole d'ici 2030, la baisse serait même inexorable au-delà de 2030.

C'est ce qu'affirme **Matthieu Auzanneau**, directeur du think-tank The Shift Project, et d'autres experts (Jean Laherrère, ex-directeur exploration du groupe Total, ou Pierre-René Bauquis, ex-directeur stratégie et planification du groupe Total) en se basant sur les travaux de l'agence norvégienne Rystad Energy et de l'Agence internationale de l'énergie : l'Europe aurait donc de 10 ans pour apprendre à se passer de pétrole. En effet :

- la production de pétrole conventionnel, facile à extraire, se heurte à des limites géologiques (la production de la Russie et des pays de l'ancienne URSS décline, alors qu'elle fournit 40 % des importations européennes ; il en est de même de la production de l'Afrique, qui en fournit environ 10 %, et de l'Asie) ;
- la demande mondiale en pétrole (100 millions de barils par jour) ne cesse d'augmenter, en particulier en Afrique et en Asie ;
- le rythme de contraction de la consommation européenne grâce aux énergies renouvelables est inférieur à celui des importations ;
- l'Europe est le premier importateur mondial de pétrole brut, devant la Chine ou les USA.

Selon le Shift Project, le pic pétrolier a déjà été franchi pour le pétrole conventionnel, qui représente les 3/4 de la production mondiale, mais le phénomène a été masqué par la montée en flèche du pétrole de schiste aux USA et l'extraction des autres pétroles non conventionnels.

Or, selon Matt Gallagher, directeur de Parsley Energy, un des plus grands producteurs du Texas, le record de production atteint cette année (13 millions de barils par jour), qui a permis aux USA de devenir exportateurs, serait un point culminant : la chute des cours du brut freine les investissements.

Conclusion du Shift Project : réchauffement climatique et pic pétrolier sont deux dangers qui se cumulent. L'enjeu du pic pétrolier constitue une raison supplémentaire forte pour planifier d'urgence la sortie du pétrole.

Interdire certaines liaisons aériennes ?



La position de la FNAUT sur le transport aérien a été exposée dans FNAUT Infos 283. Nous la précisons.

1 - Une partie du trafic intérieur et entre Paris et les pays limitrophes est transférable sur le TGV, qui est l'outil essentiel du report modal. Les trains Intercités peuvent en absorber une partie, mais leur vitesse (IC de jour) ou leur capacité (IC de nuit) est en général trop faible pour qu'ils concurrencent l'avion : ils ne peuvent jouer qu'un rôle mineur sauf si le train de nuit sur LGV se développe, voir FNAUT Infos 267.

Les ÖBB exploitent un réseau dense d'environ 30 lignes de nuit sur le territoire européen et ont transporté environ 1,5 M voyageurs en 2018, à comparer au trafic intérieur français d'environ 27 Mpax.

2 - **Le gouvernement** a exigé d'Air France, en échange d'une aide de 7 Md€, la suppression de ses vols dès que le trajet en TGV sur le même itinéraire dure moins de 2h30. Cette exigence reprend celle des députés Delphine Batho et François Ruffin de juin 2019, mais bien moins radicale (FNAUT Infos 278). Seules sont concernées 4 lignes radiales reliant Paris à Bordeaux, Nantes, Rennes et Lyon, soit une clientèle annuelle de 2,53 Mpax (13 % du trafic intérieur d'Air France et 2,5 % de son trafic total).

L'interdiction imposée à Air France s'appliquera à toutes les compagnies qui pourraient remplacer Air France. Elles pourront continuer à accueillir les voyageurs prenant un vol international à Orly ou Roissy.

Le Réseau Action Climat (RAC) estime que les exigences de l'Etat sont « floues et peu ambitieuses ». Il propose que le trafic intérieur de toutes les compagnies soit transféré sur le train dès que le trajet dure moins de 5h. Il ne cite pas le TGV et reprend les propositions contestables du collectif « Oui au train de nuit » (FNAUT Infos 278).

Le Shift Project propose d'interdire, comme le RAC, les vols intérieurs, quelle que soit la compagnie

concernée, si le trajet en TGV sur le même itinéraire dure moins de 4h30 (seule subsisterait Paris-Nice).

Les vols domestiques assurant une correspondance internationale seraient cependant préservés sauf si le trajet en TGV dure moins de 2h30. Les 11 liaisons entre Paris et les grandes villes étrangères accessibles par TGV en moins de 4h seraient interdites.

Ni l'extension du réseau des LGV ni la modernisation des lignes classiques transversales n'ont été envisagées par le Shift Project.

■ **L'interdiction de certaines liaisons aériennes se heurte cependant à de nombreuses difficultés.**

Les réactions des passagers et la politique commerciale des compagnies sont inconnues à ce jour.

- Les interdictions de vols négligent le cas des agents des entreprises qui veulent pouvoir effectuer un aller-retour dans la journée pour ménager leur vie de famille.

- Des voyageurs pourraient prendre des correspondances à Francfort ou Amsterdam par des relations autorisées, ne pouvant les prendre de bonne heure à Roissy ou Orly.

- La SNCF, en position de monopole, pourrait augmenter ses prix et réduire ses fréquences, des passagers pourraient alors se rendre à Roissy en voiture ; en cas de grève, la mobilité à longue distance serait bloquée.

L'avion doit payer ses coûts économiques et environnementaux quel que soit le motif du voyage. L'avion reste justifié par les déplacements courts des professionnels ; pour décourager l'usage personnel de l'avion, il faut augmenter son coût en taxant fortement les billets mais **en laissant le choix au consommateur**, qui peut avoir besoin de l'avion en cas de situation exceptionnelle.

Les handicaps du fret ferroviaire



En France, 9 % seulement du fret est transporté par rail, contre 18 % en 2003 (et aujourd'hui 35 % en Suisse, 32 % en Autriche, 18 % en Allemagne, la moyenne européenne étant 18 %). A la tonne transportée, le rail émet 9 fois moins que la route.

■ Un effet de la concurrence ?

Contrairement à ce qu'affirment certains syndicats de cheminots, la chute du trafic de fret en France n'est pas due à l'introduction de la concurrence entre les opérateurs privés et SNCF Fret en 2006, puisque cette chute a commencé bien avant. Bien d'autres explications de cette chute peuvent être invoquées, la libéralisation du fret ferroviaire n'a finalement joué qu'un rôle secondaire :

- le poids relatif des pondéreux (charbon) dans le fret transporté a diminué du fait de la désindustrialisation de la France, qui s'est manifestée dès le début des années 1990 ;
- l'étalement urbain s'est accompagné d'une implantation désordonnée des activités industrielles, le plus souvent sans raccordement au réseau ferroviaire, dans des zones industrielles éloignées des voies ferrées ; par suite, les transports pour compte propre se sont effectués le plus souvent par la route ;
- les pratiques industrielles (zero-stock, juste-à-temps) ont provoqué une fragmentation des expéditions favorable à la route ;
- le développement rapide du commerce numérique (librairie, pharmacie...) a renforcé cette tendance à laquelle le camion, de capacité limitée, était évidemment mieux adapté que le wagon ;
- les transporteurs routiers ont amélioré leurs performances (la productivité des entreprises a progressé, le matériel roulant consomme moins de carburant, les camions frigorifiques facilitent le transport des denrées périssables) ;
- les nombreux travaux, nécessaires, entrepris sur le réseau ferré, ont affecté la fiabilité des trains de fret (et des trains de nuit) ;
- les méthodes de la SNCF se sont dégradées (élimination du wagon isolé, fermeture des triages, priorité donnée à Géodis, racheté en 2008, mauvaise gestion du train des primeurs - FNAUT Infos 279) ; la SNCF a perdu à la fois des trafics lourds et des trafics légers ;
- les grèves nationales et régionales répétées ont incité de nombreux chargeurs à se reporter définitivement sur

la route, les transporteurs routiers exigeant des contrats de longue durée.

■ La politique de l'Etat et de l'Union Européenne

La concurrence déloyale s'est développée, les transporteurs routiers ayant recours à des chauffeurs d'Europe de l'Est moins payés et moins protégés socialement.

L'Etat n'a pas fait grand chose pour enrayer la fraude dans le transport routier (pas de contrôle systématique des vitesses, des charges, des temps de conduite), le cabotage illégal des conducteurs étrangers a été toléré (FNAUT Infos 246).

L'insuffisance des investissements ferroviaires s'est accentuée (dégradation des lignes capillaires, saturation des grands axes tels que la grande ceinture parisienne, coexistence difficile entre trains de voyageurs et de fret, priorité donnée aux premiers).

Des investissements routiers excessifs ont été effectués (et continuent de l'être) sur des axes parallèles à des voies ferrées, ainsi dérentabilisées ; des rocade ont été décidées pour fluidifier le trafic des camions (Strasbourg, Rouen).

Dans des conditions ruineuses pour l'Etat, l'écotaxe a été abandonnée (FNAUT Infos 254).

L'autorisation de circulation des camions de 44 tonnes a été accordée aux transporteurs routiers.

La taxe à l'essieu a été diminuée par le ministre Thierry Mariani en compensation de l'introduction future de l'écotaxe.

L'autoroute ferroviaire atlantique a été abandonnée, l'autoroute alpine (FNAUT Infos 238) n'a pas été prolongée jusqu'à Lyon ; la faillite de TP Ferro (FNAUT Infos 251) a été due au raccordement trop tardif de la LGV de Perpignan au port de Barcelone ; la construction de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan n'est toujours pas lancée malgré les intentions du Premier ministre, il en est de même de la ligne d'accès depuis Lyon au tunnel interfrontalier du Lyon-Turin, l'électrification de la ligne Nevers-Chagny (opération VFCEA) traîne en longueur.

Transport du fret



■ Canal Seine-Nord

Selon la Cour des comptes européenne, pour que le canal Seine-Nord (FNAUT Infos 277) atteigne son objectif de trafic (irréaliste selon la Cour), le fret fluvial transporté sur cet axe devrait être multiplié par 38.

Plus de 36 % du fret routier devrait se reporter sur la voie fluviale ; le trafic de conteneurs devrait être 3 fois supérieur à sa valeur actuelle sur le Rhin.

Comme l'a démontré en 2013 le rapport Massoni-Lidsky (CGDD et IGF) après bien d'autres études, le canal, qui coûtera 5 Md€ dont 1 Md€ à l'Etat, concurrencera le rail, ce qui ne présente aucun intérêt économique ou environnemental d'autant que le réseau ferré est loin d'être saturé depuis la mise en service de la LGV Nord : 63 % du trafic du canal proviendraient de l'autoroute, dont le trafic diminuerait seulement de 4 %, et 37 % du rail (soit 13,3 % du fret ferroviaire actuel sur cet axe).

Curieusement, les ONG environnementalistes et la ministre de l'environnement restent silencieux.

■ Bien dit

Iveta Radicova, coordinatrice européenne pour la liaison Lyon-Turin : « un tunnel sans accès, cela n'a pas plus de sens qu'un accès sans tunnel ». La liaison forme un tout !

Isabelle Pasquier, élue écologiste au Conseil national suisse :

- « les grands tunnels ferroviaires de base suisses sont la pièce maîtresse du transfert modal, qui repose sur trois piliers : la compétitivité du rail, le développement de corridors fret et la redevance RPLP sur les camions » ;

- « les vallées alpines concentrent les nuisances : le bruit est amplifié par les montagnes qui font caisse de résonance ; la pollution de l'air est piégée au fond des vallées en cas d'inversion thermique ; et l'espace habitable est réduit par les voies de circulation proches des habitations ».

Selon La Transalpine, le transport de fret par camion émet 80 % de CO2 de plus que le transport ferré. Les nuisances routières coûtent 12 fois plus cher à la collectivité.

Un maire opposé au Lyon-Turin

Dès son élection comme maire de Lyon, **Grégory Doucet (EELV)** a déclaré au quotidien turinois La Stampa : « il faut arrêter le Lyon-Turin, un projet absurde ». Il a redit que, pour réduire le trafic des camions dans les vallées alpines, il suffit d'exploiter la ligne existante de Modane (dont le surcoût énergétique est de 40 %). Selon SNCF Réseau, la réserve de capacité, quasi-nulle, n'est pas de 150 trains/jour !

Cette déclaration a suscité la réaction virulente de **Paolo Foietta**, un responsable italien : « il est surréaliste que la première proposition d'un maire qui se dit écologiste soit de condamner le fret transalpin à être transporté par des camions sur des autoroutes ; l'obsolescence de la ligne historique est un fait, pas une option idéologique ».

Jean-Baptiste Djebbari, ministre des Transports, a répondu lui aussi : « le Lyon-Turin est stratégique, il aura un bénéfice environnemental certain dans les vallées alpines et sécurisera les transports routiers et ferroviaires sur l'axe France-Italie ».

Le financement du Lyon-Turin

Selon le **cabinet Sia Partners**, le financement par la France de la liaison Lyon-Turin étalé sur 30 ans représente l'équivalent du soutien apporté par l'Etat aux énergies renouvelables en une année (soit environ 6 Md€ en 2020).

Contrairement aux affirmations des opposants, l'investissement est donc soutenable, surtout si une taxation du trafic de camions est décidée.

Une taxation recommandée par le rapport des parlementaires **Destot et Bouvard** publié en... 2015, qui pourrait rapporter environ 1 Md€, soit 50 M€/an (FNAUT Infos 238).

En **Autriche**, les péages ont augmenté de 25 % sur les autoroutes A12 (accès au tunnel du Brenner) et A13 (Innsbruck-frontière allemande) ; en Suisse, la RPLP a assuré 65 % des 30 Md€ du coût des 3 tunnels de base de l'axe nord-sud (Loetschberg, Gothard et Ceneri).

Les lignes capillaires fret



La FNAUT se préoccupe depuis sa création de la croissance anarchique du transport routier de fret.

La FNAUT est favorable à tous les investissements, grands et petits, et à toutes les initiatives techniques et commerciales, pouvant provoquer des reports de trafic routier sur le rail : projet Lyon-Turin (FNAUT Infos 251, 263), autoroutes ferroviaires (255, 261), desserte des ports et modernisation de lignes existantes telles que Serqueux-Gisors (239, 246), création d'OFP (188, 191, 221, 238).

Le plan Borloo (188, 225), très volontariste mais non financé, a échoué : il devait faire passer la part modale du rail - alors de 14 % contre 18 % en 2000 et 9 % aujourd'hui - à 25 % en 2025 (fluvial compris)... (Suisse 35 %, Autriche 32 %, Allemagne 18 %, Italie 14 %, moyenne européenne 18 %).

■ Un atout méconnu

Nous faisons ici le point sur un atout méconnu du fret ferroviaire : le réseau capillaire (FNAUT Infos 205 et 238). Ce réseau, souvent à voie unique et à vitesse limitée (30 à 60 km/h), relie au réseau ferré principal les sites industriels ou silos qui en sont éloignés mais disposent d'installations terminales embranchées.

Il joue un rôle déterminant dans l'activité économique des territoires traversés et dans la protection de l'environnement. Sa rénovation est un outil décisif de la relance du fret ferroviaire : la demande des chargeurs est toujours forte, mais l'offre est déficiente.

Nous utilisons dans la suite les données rassemblées par l'association **Objectif OFP**, qui préconise une collaboration avec la route et un renforcement du réseau fret : « la croissance du fret ferroviaire ne se fera pas contre la route, mais

avec elle ; l'équilibre économique du réseau fret ne passe pas par sa rétraction, mais par sa densification ».

https://www.objectif-ofp.org/fichiers/20200610163408_Lettre_objectif_OFP_no_19_juin_2020.pdf

■ Sans et avec voyageurs

2 000 km de lignes capillaires **sans trafic voyageurs** sont ouverts à la circulation (sur un total d'environ 3200 km figurant dans le Réseau Ferré National), ils sont la source de plus de 20% du fret ferroviaire transporté sur le réseau principal (céréales, sucre, granulats, produits sidérurgiques et chimiques) ; 85% de ces km voient passer moins d'un train par jour, le trafic a disparu sur plus de 1 000 km de ces lignes.

Parmi les 9140 km de lignes de desserte fine du territoire (lignes dites UIC 7 à 9) **avec voyageurs**, 2 500 km sont mixtes voyageurs + fret ; le tonnage total de fret transporté est du même ordre de grandeur que celui des capillaires sans voyageurs.

La moitié des lignes capillaires comporte des ralentissements, ce qui à terme peut entraîner leur passage en capillaires sans voyageurs.

L'avenir de ces lignes a fait l'objet de nombreux rapports : CEREMA (FNAUT Infos 257), Spinetta (264), Philizot (282, 284) et, plus récemment Huneau (CGDD).

Les conclusions du rapport Philizot ont été acceptées par Grand Est et Centre Val de Loire, elles définissent trois types de lignes : celles qui restent sous la responsabilité de SNCF Réseau, celles qui passent sous la responsabilité des Régions et des lignes « mixtes » financées dans le cadre des contrats de plan.

■ Un enjeu essentiel

Objectif OFP estime que le bilan économique de chaque ligne capillaire ne doit pas être examiné isolément, le trafic émis par chaque ligne concernant tout le réseau ferré : l'ensemble des lignes capillaires avec et sans trafic voyageurs est emprunté par environ 40 % des trains de fret. Mais, depuis 2014, SNCF Réseau ne prévoit plus aucune maintenance ou rénovation de ces lignes sans contribution extérieure...

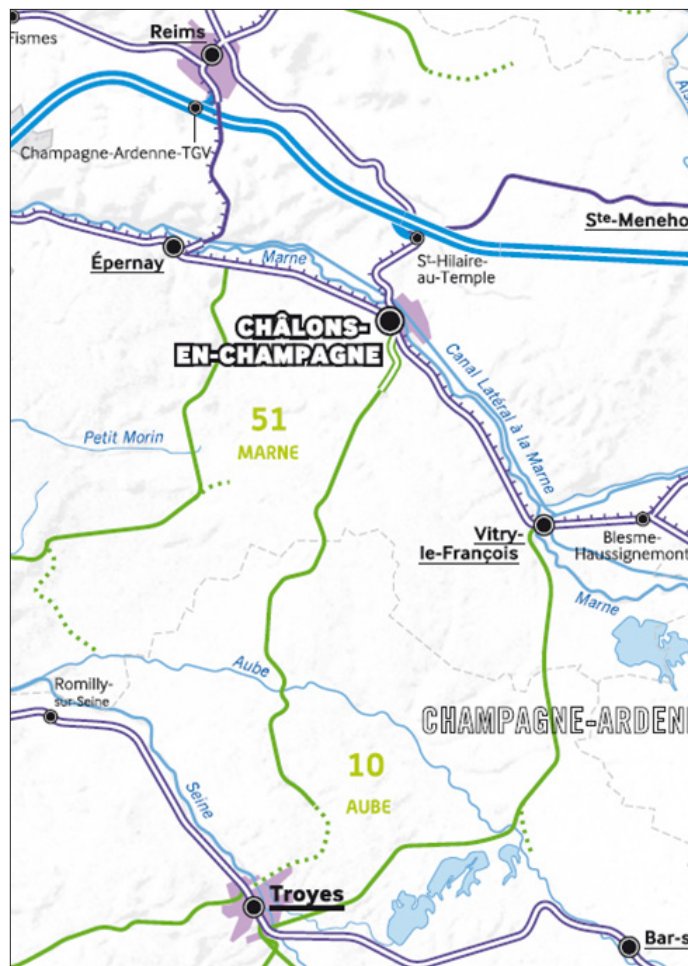
Or, selon un diagnostic effectué en 2014 par RFF, les 2/3 du linéaire circulé sans voyageurs nécessitent des travaux de maintenance et 1 000 km présentent un risque de fermeture à court terme, car ils ne bénéficient pas du « grand plan de modernisation du réseau » (GPMR) lancé en 2013 par RFF et consacré exclusivement aux lignes structurantes.

Un groupe de travail lancé par l'ancien ministre Alain Vidalies en 2016 a cependant permis de réduire d'au moins un facteur 2 les devis annoncés par SNCF Réseau pour les lignes sans voyageurs, sur la base de normes allégées assurant la sécurité.

■ L'action des Régions

La réforme ferroviaire de 2014 a fait de l'implication des Régions une clé de la pérennisation du réseau capillaire et rendu possible le transfert, à leur demande, de la propriété d'infrastructures ferroviaires. Cette disposition a par la suite été élargie par la loi NOTRe de 2015 et la LOM.

Environ 20 % du réseau capillaire fret sans voyageurs se trouve dans la Région Grand Est (dont les 2/3 en Champagne-Ardenne). En 2015, l'Etat, la Région Grand Est et SNCF Réseau ont décidé d'investir (en gros à parts égales, 30 % étant apportés par l'Etat) pour rouvrir ou maintenir en activité 8 lignes capillaires de Champagne-Ardenne. Le trafic total sera équivalent à celui d'environ 40 000 trajets de camions. C'est le cas de la ligne capillaire Coeulx-Charmont située au sud de Châlons-en-Champagne, la plus longue du Grand Est (77 km) : 400 trains/an, 6 entreprises desservies, 5 exploitants concernés dont SNCF Fret et VFLI.



L'alliance 4F

Tous les acteurs de la filière du fret ferroviaire - SNCF, opérateurs privés, chargeurs, industriels, associations professionnelles - se sont rassemblés au sein de l'alliance 4F, Fret Ferroviaire Français du Futur. Ce groupe de pression propose à l'Etat, pour 10 Md€, un ensemble ambitieux de mesures destinées à faire passer la part modale du fret ferroviaire de 9 % à 30 % en 2030.

Rêverie

Le nouveau maire de Metz, **François Grosdidier** (LR) a exprimé son souhait travailler avec l'agglomération de Nancy sur la liaison fluviale Saône-Moselle, un vieux projet conçu comme une alternative au canal Rhin-Rhône éliminé en 1997 par le gouvernement Jospin (FNAUT Infos 188). La liaison Seine-Nord se présente déjà mal (voir page 31)...

Sondage

Selon un sondage BVA, 93 % des Français et Italiens pensent que le Lyon-Turin absorbera du trafic routier : un soutien massif, y compris chez les sympathisants écologistes, alors que les partis écologistes français et la France Insoumise sont hostiles au projet.

Complément

Le Premier ministre a rappelé le projet d'une ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, complément du Lyon-Turin sur l'axe méditerranéen Barcelone-Milan. Mais le plan de relance est muet sur ce projet et sur la ligne d'accès au tunnel de base.

Capacité

Giulia Ambrogio, directrice du groupe Ambrogio Intermodal : « les opposants au Lyon-Turin affirment que la ligne historique n'est utilisée qu'à 20 % de sa capacité ; cette affirmation surréaliste a 20 ans de retard, les nouvelles règles de sécurité ont réduit de moitié la capacité du tunnel et le trafic TER a doublé ».

« Suspendre » ou abandonner le Lyon-Turin ?



Alain Grandjean, président de la Fondation Nicolas Hulot, publie sur son blog personnel un article dans lequel il propose de « suspendre le Lyon-Turin », mettant en doute son efficacité énergétique, environnementale et climatique.

Il ne cite à aucun moment les succès de la politique ferroviaire suisse (FNAUT Infos 263, 274, 282) : le trafic annuel sur l'axe nord-sud est passé de 1,4 million de camions à moins de 1 million, l'objectif est de 650 000).

<https://alaingrandjean.fr/2020/03/06/lyon-turin-conditions-succes-reunies/>

■ Un engagement irréversible

Le tunnel de base est engagé de manière irréversible (18 % des travaux sont réalisés, le financement est acquis) ; un ministre italien l'a reconnu, l'arrêt du chantier serait aussi coûteux que sa poursuite.

Une réflexion sur la viabilité du canal Seine-Nord, dont les travaux n'ont pas commencé et dont le coût financier n'inquiète ni le gouvernement ni les collectivités concernées, aurait certainement été plus utile...

■ Des accès indispensables

On sait que le tunnel de base et ses accès depuis Lyon et Turin forment un tout indispensable au bon fonctionnement de la liaison.

Or, de manière incompréhensible, Alain Grandjean reprend la préconisation de la commission Duron d'investir 700 M€ sur la ligne classique Dijon-Modane, ce qui ne permettrait ni d'améliorer les relations quotidiennes entre Lyon et les villes du sillon alpin, ni de reporter sur le rail le trafic routier Espagne-Italie : c'est évidemment sur les accès qu'il faut investir en priorité.

Il faut tirer la leçon de la faillite de la LGV Perpignan-Figueras (ouverte début 2009), due non à un manque de trafic potentiel, mais au raccor-

dement au réseau espagnol, au port de Barcelone et aux centres logistiques catalans réalisé avec un retard considérable (fin 2013) et à l'absence d'éco-taxe (FNAUT Infos 251).

■ Un accaparement des crédits ?

Alain Grandjean craint enfin que le Lyon-Turin ne capte l'essentiel des crédits disponibles pour la décarbonation du transport de fret, *comme si les crédits ferroviaires étaient intangibles* : il semble donc accepter « une austérité perpétuelle » pour le rail.

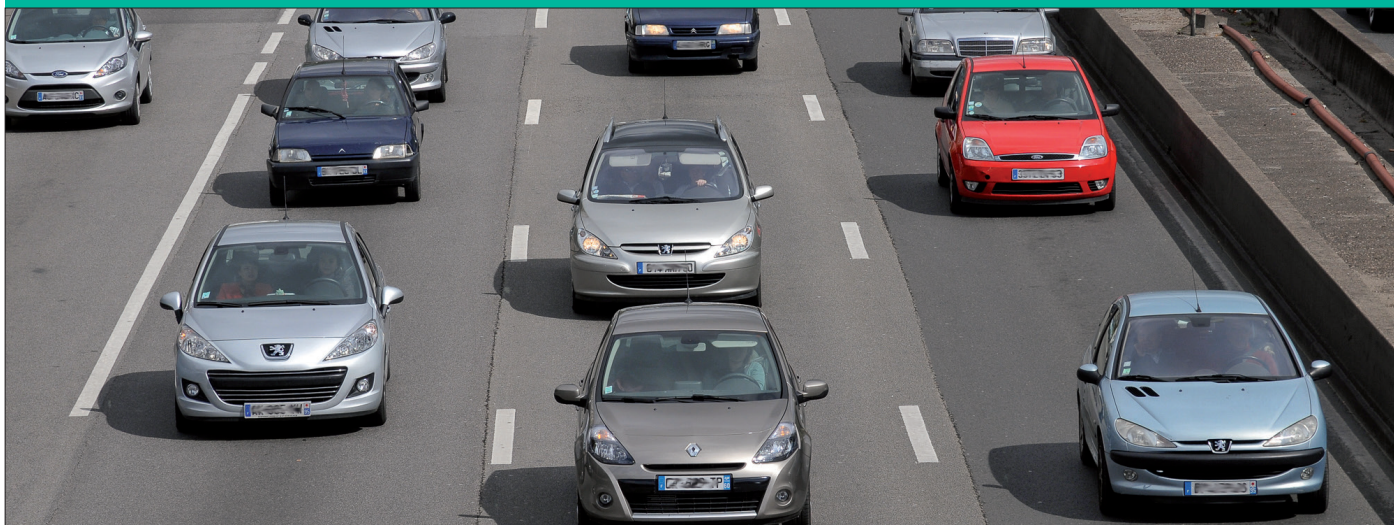
Or des financements peuvent être dégagées (éco-taxe), et l'aggravation du réchauffement rendra indispensable la réalisation de grands projets ferroviaires, seuls susceptibles d'induire des reports massifs de trafics routiers et aériens sur le rail.

Curieusement, Alain Grandjean recommandait en 2018 la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Marseille-Nice, de grands projets de même ampleur financière que la partie française du Lyon-Turin.

Faut-il aujourd'hui « suspendre » ces grands projets, alors que la crise climatique s'est accentuée ?

Les arguments d'Alain Grandjean étaient pertinents : « nous devons nous passer de l'avion, dont la motorisation sera pour très longtemps encore à base de kérosène - l'hydrogène, le solaire et les biocarburants sont peu crédibles. Il est donc nécessaire d'investir dans des LGV, au moins pour desservir Toulouse et Nice qui restent les deux métropoles à plus de 4 et 5 h en train de Paris, et pour lesquelles l'avion est indispensable aux entreprises. Ces liaisons sont à programmer dans les prochaines années, l'accroissement de la contrainte carbone renforçant leur pertinence ».

L'enquête du Forum Vies Mobiles sur les déplacements quotidiens



Le Forum Vies Mobiles a été créé en 2011, soutenu par la SNCF. Il a réalisé en 2019, avec l'observatoire Obsoco (Société et Consommation), une enquête auprès de 13 200 personnes. L'objectif était de mieux connaître les déplacements quotidiens des Français, hors vacances, et d'imaginer une transition vers un mode de vie plus durable.

L'enquête a porté sur la durée des déplacements (sans limite de distance), y compris déplacements professionnels, et leur longueur.

Le potentiel des modes actifs, les possibilités de reports modaux, ainsi que les formes urbaines favorables à une mobilité durable, étaient également recherchés.

<https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2019/01/07/enquete-nationale-mobilite-et-modes-vie-12796>

■ Un volume de déplacement sous-estimé

- En moyenne, un Français se déplace 10 h par semaine (2 à 3 h de plus que la moyenne en Ile-de-France) et parcourt 400 km.

Face à la croissance récente de la mobilité et à sa sous-estimation pendant le travail, les politiques ne peuvent se contenter de miser sur une évolution des comportements individuels.

- Les 10 % de Français qui se déplacent le moins y passent à peine 10 min par jour (1h par semaine) alors que les 10 % des Français qui se déplacent le plus (jeunes adultes et jeunes retraités) y passent 5 h par jour (34 h par semaine).

Une politique de mobilité durable ne peut être basée sur des chiffres moyens.

■ La place centrale de la mobilité lors du travail

- Un actif consacre en moyenne 12 h par semaine à ses déplacements et parcourt 500 km, un inactif y consacre seulement 7 h et ne parcourt que 200 km : le travail est le premier motif de déplacement quotidien.

La politique des transports ne peut donc se limiter à organiser les déplacements domicile-travail, elle est indissociable de celle de l'emploi.

- La distance domicile-travail croît avec le revenu (FNAUT Infos 271).

- La diversité et la variabilité des pratiques de déplacement se renforcent, qu'il s'agisse des rythmes scolaires, des besoins liés à la recomposition des familles ou de la diversité des lieux et horaires de travail (qui augmente de 1 à 5 h par semaine la durée des déplacements).

- De nombreux métiers (services) induisent des déplacements notables (jusqu'à 100 km par jour). 40 % des Français actifs sont automobilistes pendant leur travail, hors trajets domicile-travail (livreurs, dépanneurs, représentants...).

- Les Français les plus riches et les plus diplômés se déplacent plus loin, plus souvent et plus vite que les autres. C'est encore plus vrai pour les actifs : la vitesse moyenne d'un actif riche et diplômé passe de 40 km/h à 64 km/h.

On passe d'autant plus de temps à se déplacer et on va d'autant plus loin qu'on est un homme, riche, diplômé, francilien et sans enfant (ou avec un conjoint qui s'en occupe).

■ La densité sans influence

L'enquête montre qu'il n'y a pas de relation évidente entre la densité d'un territoire et les déplacements de ses habitants. Ce qui joue, c'est la taille de la ville : c'est dans les villes moyennes (10 000 à 50 000 habitants) que la durée et les distances de déplacement sont les plus courtes et, surtout, dans les très grandes villes qu'elles sont les plus importantes.

■ Télétravail : des idées fausses

Selon le Forum, les actifs qui télétravaillent moins de deux jours par semaine se déplacent beaucoup plus (en durée et en distance) que la moyenne. Le télétravail rend en effet acceptables des trajets domicile-travail plus longs et moins fréquents, et il libère du temps pour d'autres déplacements.

Si le télétravail est réservé à des actifs qui vivent très loin de leur lieu de travail, il permet bien de réduire l'emprise des déplacements sur leur vie personnelle. En revanche, on peut supposer que la généralisation du télétravail peut avoir comme effet inattendu le développement de modes de vie plus dispersés.

■ Les préconisations du Forum

- 59 % de la population travaille à moins de 9 km de son domicile, mais plus d'un tiers des actifs utilise exclusivement la voiture pour aller travailler ; 30 % de la population pratique l'ensemble de ses activités à moins de 9 km de son domicile : un report de la voiture sur la marche, le vélo et le covoiturage est souhaitable.

- 41 % des actifs habitent à plus de 9 km de leur lieu de travail ; les durées et distances des déplacements liés au travail doivent être réduites.

- Il faut privilégier les villes moyennes par rapport aux grandes.

- Il faut aussi promouvoir une nouvelle politique des rythmes de vie, revoir l'organisation des relations sociales dans l'espace et dans le temps, et rechercher un allongement des durées de séjours pour permettre des déplacements plus lents.

- Le Forum considère que la situation climatique est si grave qu'il propose un rationnement des déplacements carbonés de tous, par le biais d'un crédit mobilité individuel.

Selon le Forum, les plus riches et les plus diplômés se déplaçant le plus, une taxe carbone ne conviendrait pas car ils pourraient s'affranchir des contraintes de déplacement, alors que les plus modestes seraient directement impactés.

Curieusement, le Forum, pourtant soutenu par la SNCF, ne parle pas du nécessaire report des trafics routiers et aériens sur le rail ! Il recommande en priorité la réduction des déplacements inutiles ou subis.

Populisme automobile

Populisme ordinaire

Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes, à propos du 110 km/h sur autoroute réclamé par la Convention Citoyenne pour le Climat : « je m'insurge contre ces mesures systématiques et injustifiées qui veulent limiter la liberté de circulation des automobilistes ».

Populisme inattendu

Yannick Jadot, député européen EELV : « pourquoi les 80 km/h ont été si mal ressentis ? Parce que c'était le mépris de Paris pour les zones rurales ». Il propose une baisse des péages pour compenser une baisse éventuelle de la vitesse limite sur les autoroutes à 110 km/h. Il reconnaît que : « si vous baissez la vitesse, évidemment votre moteur tourne moins vite, vous baissez les émissions de gaz à effet de serre. (Mais) on sait que les sociétés autoroutières font des rentes inacceptables qui sont critiquées par la Cour des comptes et par les institutions européennes... C'est une machine à engranger du cash sur l'automobiliste. Et quand on est sur l'autoroute, déjà parfois à 130 on s'ennuie un peu, à 110 il va y avoir le sentiment qu'on perd du temps, tout le monde est dans cette situation. Les Français ont besoin de la voiture, vous partez en vacances à la campagne, une fois que vous êtes arrivé à la gare, vous faites comment avec votre famille et vos bagages ? »

Comment faire pire ? Avec des amis comme ça, le train n'a pas besoin d'ennemis !

Patrick Marconi, FNAUT Aquitaine

Populisme irresponsable

Christophe Blanchet, député LREM du Calvados et lui aussi hostile au 80 km/h (il réclame davantage de « souplesse » dans la fixation de la vitesse limite) : « il y a une chose sur laquelle il ne faut pas emmerder les Français, c'est leur voiture, l'histoire montre qu'il ne faut jamais toucher à la voiture des Français. Il faut aller dans le bon sens vers la sécurité routière mais il ne faut pas en abuser non plus ». 3500 morts par an, un détail ?

Populisme autoroutier

Carole Delga, présidente PS de la Région Occitanie, soutenue par l'association 40 millions d'automobilistes, souhaitait faciliter les départs en vacances et aider le secteur touristique. Elle a demandé aux concessionnaires que toutes les autoroutes françaises soient gratuites cet été, comme autrefois Ségolène Royal (mais seulement le dimanche).

Refus de Jean-Baptiste Djebbari, alors secrétaire d'État aux Transports : « cette position est un peu politicienne... Et sur le plan contractuel, elle est inopérante ».

Réaction de la présidente : « faire de la politique, c'est s'occuper des gens ». Mais « les gens » ne sont pas tous automobilistes...

Forum



■ Créer des bureaux des temps

Des « bureaux des temps » se sont ouverts dans des villes (Rennes) où les habitants rencontrent des difficultés pour synchroniser leurs horaires de travail et ceux des services publics (transports, administrations, crèches, lieux d'enseignement...). Les exigences nouvelles de mobilité sont facteurs d'inégalités. Ce sujet a été débattu lors de l'élaboration du PDU de l'agglomération grenobloise, mais sans résultat concret. La relance, difficile, des transports publics après la crise sanitaire pourrait être l'occasion de généraliser la création de tels bureaux.

Bertrand Christian, ADTC Grenoble

■ PMR oubliés

Dans beaucoup de gares, les travaux principaux de mise en accessibilité ont été menés en un an ou deux. Mais pour obtenir l'ouverture des ascenseurs, il faut attendre des mois, parfois des années ».

Marc Pélissier, président, FNAUT Île-de-France

■ Innovation ?

La revue Air et Cosmos consacre un article à l'innovation : « Spacetrain veut voler à 450 km/h au-dessus d'un rail » et signale que le projet de « train volant » de la startup française Jacques Vaucanson est soutenu par Dassault Systèmes et Air Liquide. Mais l'innovation est souvent une resucée de projets anciens. Aucune culture scientifique, aucune expérience : qui sont donc ces ingénieurs ? Des élus sont pourtant prêts à leur promettre de l'argent public.

François Mennerat, APVJF

■ Lignes de bus en fourche

Le prolongement en fourche d'une ligne de bus est souvent envisagé, mais la fréquence est réduite de moitié sur chaque branche. Il faut aussi que les charges des deux branches soient comparables, de même que les aléas de la circulation. Enfin les contraintes d'une exploitation en fourche imposent

des temps de régulation allongés aux terminus, coûteux en fonctionnement. Si ces conditions ne sont pas remplies, des usagers reprennent vite la voiture : on dépense plus pour transporter moins de passagers.

Nathalie Teppe, ADTC Grenoble

■ Piste cyclable ou couloir de bus ?

Le maire de Nice a décidé de remplacer, avenue Thiers, un couloir de bus par une piste cyclable bidirectionnelle. La place du vélo doit être prise sur celle de la voiture. Développer le vélo au détriment des transports publics, comme l'a déjà fait la Mairie de Paris en supprimant deux couloirs pour bus au profit de pistes cyclables, est calamiteux.

Bernard Gobitz, AUT IdF

■ Virus et réchauffement

Par peur du virus, nos concitoyens ont accepté un changement momentané mais radical de leur mode de vie lors du confinement. Le danger lié au réchauffement climatique est tout aussi grave mais se situe dans une temporalité différente : des réorientations sérieuses des politiques de mobilité doivent être conduites pour lutter contre les gaz à effet de serre.

Alain Richner, pilote du réseau Mobilité urbaine de la FNAUT

■ Le TGV, « train des riches » ?

Quand la SNCF est passée du train Corail au TGV, les enquêtes ont montré que la clientèle est restée la même. Avec les Corail, on n'entendait pas parler de « trains des riches », les cartes familles nombreuses étaient très connues et très utilisées. C'est donc l'« inflation ferroviaire » (augmentation des coûts de production de la SNCF) qui gangrène le système ferroviaire. Elle est masquée par le yield management (plus on anticipe l'achat du billet, moins le prix est élevé) : la SNCF ne communique que sur les petits prix.

Jean Lenoir, vice-président FNAUT

A propos du service minimum lors des grèves dans les transports publics



Suite à la publication du texte adopté à la quasi-unanimité lors de la dernière assemblée générale de la FNAUT (FNAUT Infos 284), nous répondons à deux questions.

- 1 - Les syndicats de traminots et de cheminots ont-ils été informés au préalable par la FNAUT ?**
- 2 - L'initiative de la FNAUT est-elle liée à celle du sénateur LR Bruno Retailleau ?**

■ Les réflexions de la FNAUT

Depuis sa création, la FNAUT se préoccupe des grèves dans les transports publics, mais elle s'est longtemps contentée de souligner les difficultés rencontrées par les usagers en cas de grève.

Dès 2003 (FNAUT Infos 117 et 119), son conseil national avait cependant adopté le principe d'un service minimum « établi prioritairement par la voie de la négociation », mais cette position ne fut adoptée que de justesse par son assemblée générale et la FNAUT en resta là.

En 2018, lors de la longue grève « perlée » de la SNCF, elle a demandé, sans succès, aux syndicats de cheminots d'interrompre leur grève pendant la période des examens (ils avaient cependant commencé la grève un matin afin de permettre le retour des vacanciers la veille).

Puis la FNAUT leur a proposé l'instauration d'un « service minimum librement consenti », c'est-à-dire négocié *sans intervention législative préalable*.

■ Les réactions des syndicats

Le Syndicat national des cadres supérieurs de la SNCF (SNCS) a compris l'intérêt de la proposition de la FNAUT pour les usagers comme pour les cheminots et la SNCF, a réagi positivement.

La CGT a répondu négativement (voir ci-dessous). Les autres syndicats, réformistes ou non (CFDT, UNSA, Sud Rail, FIRST), n'ont pas répondu à ce jour.

Lors de la dernière grève RATP-SNCF, motivée par la réforme des retraites, la FNAUT a renouvelé sa proposition, elle a rencontré l'UNSA, les syndicats réformistes semblent aujourd'hui plus réceptifs.

Laurent Brun, secrétaire général de la CGT-Cheminots, a refusé la proposition de la FNAUT :

« Déterminer un minimum d'allers-retours sur chaque ligne consiste à supprimer le droit de grève à un certain nombre de salariés pour garantir ce minimum.

Il n'y a donc là aucun libre consentement mais bien une remise en cause pure et simple du droit constitutionnel à faire grève. Nous ne pouvons cautionner une telle mesure alors même qu'elle ne résoudrait pas les problèmes des usagers.

La principale préoccupation des usagers n'est ni la remise en cause du droit de grève, ni l'ouverture à la concurrence mais la ponctualité des trains, le nombre et les horaires des dessertes, le confort et l'accessibilité des gares et du matériel roulant ».

■ Un projet de loi sénatorial

Au moment même où la FNAUT proposait « un service minimum librement consenti », diverses personnalités politiques ont relancé l'idée d'un service minimum.

Le sénateur Bruno Retailleau, président du groupe des sénateurs LR, a finalement présenté un projet de service minimum dans un esprit très différent de celui de la FNAUT puisque ce service serait imposé par la législation.

Selon le sénateur, si le droit de grève est constitutionnel, il n'est pas illimité : le principe de continuité des services publics, lui aussi constitutionnel, est mis dans la balance.

Alors que la FNAUT recherche le dialogue avec les syndicats, le sénateur se montre très critique à leur égard : « il n'est pas légitime qu'ils bloquent la France entière ».

Le sénateur proposait initialement de maintenir un tiers des circulations aux heures de pointe, les exploitants réquisitionnant si nécessaire des agents non-grévistes.

Finalement, le projet de loi, plus décentralisateur, adopté par le Sénat énonce que les autorités organisatrices de transport adapteront le service minimum ligne par ligne, qu'il s'agisse des transports urbains ou ferroviaires.

Le projet de loi sénatorial encadre aussi les préavis de grève illimités et les grèves de très courte durée.

Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État aux Transports, a réagi en annonçant le lancement d'une « mission sur le service minimum ».



Tramway moderne

Jean-Claude Oesinger, co-fondateur et ancien vice-président de la FNAUT : « le tramway moderne, c'est le TGV de la ville ; il est vilipendé avant et pendant sa construction, plébiscité ensuite ».

Trains ponctuels

Gilles Laurent, FNAUT Hauts de France : « les usagers n'ont pas besoin de trains qui roulent à l'hydrogène, ils ont besoin de trains qui roulent à l'heure ».

Trou financier

Bernard Gobitz, vice-président de la FNAUT-Ile de France : « si l'État n'avait pas le nécessaire pour combler le trou financier d'Ile-de-France Mobilités, soit on réduisait l'offre considérablement, soit on aurait remonté le prix des transports de 25% à 30%, ce qui serait énorme ».

Avion et TGV

Philippe Cretin, président de la FNAUT PACA : « quand le train devient performant, le transport aérien se contracte naturellement (sur les axes radiaux), il est inutile de l'interdire ; quand il régresse (sur les axes transversaux), le transport aérien répond à des besoins et se développe ».

Qualité et concurrence

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT : « la qualité du transport public rapporte à l'exploitant plus qu'elle ne lui coûte » ; « la concurrence entre opérateurs n'est pas un dogme, c'est un des moyens disponibles pour améliorer l'offre ».

Partage de la voirie

Alain Richner, pilote du réseau Déplacements urbains de la FNAUT : « lors des grands travaux parisiens du Second Empire, le baron Haussmann prévoyait un partage égal entre l'espace destiné à la circulation (voitures et omnibus à chevaux) et l'espace destiné aux piétons. On en est bien loin aujourd'hui... ».

PMR ou PMI ?

Jean Gonella, FNAUT PACA : « les personnes à mobilité réduite (PMR) sont en fait des PMI, personnes à mobilité impossible ».

Un contre-sens historique

Didier Chagny, ARDSL Haute Savoie : « Un retour au tout-voiture serait aujourd'hui un contre-sens historique. La question essentielle est celle de l'offre de transport public, encore très lacunaire ».

Le report modal : un objectif incontournable

