

Un changement de cap dangereux

En 2017, Emmanuel Macron avait pris des engagements précis : une réduction des émissions de CO2 du secteur des transports ; un alignement du prix du diesel sur celui de l'essence ; une réorientation de l'investissement vers les transports de la vie quotidienne ; enfin une perspective d'évolution de la taxe carbone sur la durée du quinquennat permettant de financer l'ensemble des infrastructures. La FNAUT avait approuvé ces nouvelles orientations.

Les Assises de la mobilité n'ont permis de clarifier ni les normes de pollution routière, ni les responsabilités des constructeurs. **Elles ont privilégié les encouragements à la voiture dite propre plutôt qu'à la mobilité propre** : les crédits nécessaires pour développer le report sur les modes respectueux de l'environnement ont été sous-estimés.

Les avancées partielles mais indiscutables du Pacte ferroviaire et les promesses d'une Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), à débattre et enrichir, sont effacées par l'annulation des mesures fiscales sur les carburants (alors même que le prix du pétrole vient de baisser de 35%) et par l'accroissement de la dépendance automobile : les engagements de la France lors de la COP 21 sont oubliés.

Les efforts récents pour contenir la hausse des péages autoroutiers - un signal fort donné aux automobilistes, dans la continuité des gouvernements précédents - confirment la priorité donnée à la voiture au détriment des transports publics. Au total c'est un recul de 15 ou 20 ans dans la gestion collective de la mobilité, construite pas à pas depuis la LOTI de 1982, qui laisse le transport urbain et ferroviaire, métropolitain et régional, sans perspectives partagées et sous la menace d'une double récession : physique faute de financements, et sociétale faute de mise en œuvre de la politique annoncée.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Sommaire

Transferts sur autocar des services ferroviaires	2-5
Le GCO, l'A45, la gare d'Allan	6
La chronique du Lyon-Turin	7
Le TGV Ouigo	8
L'attractivité du transport ferroviaire	9
La mobilité des zones périphériques	10
La concertation sur les services TER	11
La médiation dans les transports	12

Transferts sur autocar des services ferroviaires : le retour des voyageurs à la voiture



Une expertise commandée par la FNAUT et réalisée par le cabinet Trans-Missions confirme, à partir de l'analyse de 12 cas particuliers, un phénomène souvent observé dans le passé : en cas de transfert d'un service ferroviaire sur autocar, de nombreux usagers reprennent leur voiture, ou ne se déplacent plus. Les effets du passage du mode ferroviaire au mode routier et des variations de la fréquence des services et de la durée des trajets ont été dissociés. La perte de clientèle du transport public liée au seul changement de mode a alors été quantifiée : le « malus car » moyen est de 37 %. Le cas inverse des réouvertures de lignes ferroviaires a également été étudié : le « bonus train » moyen est de 65 %.

Carton rouge

Dans le numéro 20 (novembre 2018) de Mobilités Magazine, Patrice Vergriete, maire DivG de Dunkerque, s'en prend violemment à la position de la FNAUT sur la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos 268) : « préjugés idiots, arguments débiles, totalement stupides, discours dogmatiques, âneries racontées par une vieille génération ne connaissant rien à la gestion d'une collectivité ».

Tout élu devrait au contraire favoriser le dialogue et enrichir le débat avec les associations, et au moins lire leurs arguments. Le maire affirme pourtant souhaiter « un débat adulte et raisonnable, fondé sur des arguments non fallacieux »... mais il oublie de montrer l'exemple. Les militants de la FNAUT emploient, eux, un vocabulaire plus respectueux de leurs interlocuteurs.

Ces invectives méprisantes et prétentieuses prouvent surtout que M. Vergriete est gêné par la position de la FNAUT, à laquelle il ne répond par aucun argument rationnel.

Il cite le soutien que lui apporte un laboratoire de l'université de Perpignan, mais se garde bien d'évoquer les deux rapports d'experts remis récemment à Mmes Péresse et Hidalgo, très critiques du principe de la gratuité...

Selon lui, « la gratuité va profondément transformer les modes de vie et révolutionner les transports publics à Dunkerque ».

Mais peut-on parler de révolution alors que la fréquentation du réseau, très faible auparavant, n'a augmenté (selon la municipalité) que de 50 % les jours ouvrables, qu'une partie de cette augmentation est due à l'amélioration de l'offre qui a accompagné l'introduction de la gratuité, et qu'elle pouvait à l'évidence être obtenue sans la gratuité ?

Une vraie révolution aurait consisté à adopter le tramway, comme l'ont fait des agglomérations (Le Mans, Besançon) moins peuplées que Dunkerque, ou d'introduire le péage urbain, pour réduire vraiment le volume du trafic automobile.

Jean Sivardière ■

Anjoubus en gare de Châteauvibrant (MD)

Pourquoi une expertise sur les transferts sur route ?



Ligne TER en gare de Rosporden (MD)

➤ Douze cas de transferts sur route de services TER ou, inversement, de réouvertures de lignes, ont été examinés pour analyser les réactions des voyageurs.

La FNAUT considère que les services TER sur les lignes secondaires à faible trafic doivent être préservés :

- ces services restent pertinents en termes de service public, d'aménagement du territoire, d'économie d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

- il est possible de les pérenniser en réduisant leur coût financier pour la collectivité et en améliorant leur qualité (ponctualité, vitesse, fréquence, horaires, correspondances), donc les recettes commerciales.

Depuis son congrès de Tours (1992), la FNAUT préconise leur exploitation en délégation de service public (FNAUT Infos 264). Une étude des cabinets Beauvais Consultants, KCW et Rail Concept a montré que l'ouverture du TER à la concurrence pouvait permettre, à budget public constant, d'éviter les transferts sur route et de développer l'offre TER (FNAUT Infos 208 et 213). Ses conclusions ont été confirmées par une étude plus récente du CEREMA (FNAUT Infos 257).

La FNAUT dénonce donc les affirmations de la Cour des Comptes (rapport de 2009 sur le TER), du rapport Spinetta, du ministère de l'Économie, de bien des élus régionaux et de la SNCF elle-même : elle constate qu'un transfert sur route, sauf cas très particulier, entraîne une dégradation du service public.

La FNAUT ne s'oppose pas dogmatiquement à ces transferts, mais elle estime qu'il faut auparavant bien connaître leur impact, positif ou négatif, social et environnemental.

Un paramètre à actualiser

En 2012, la FNAUT a demandé à Jean-Marie Beauvais, Pierre-Henri Emangard et Gérard Guyon, trois experts reconnus, de préciser la plage de pertinence énergétique des transferts sur route en fonction du remplissage des trains TER (FNAUT Infos 212). Les conclusions de ce travail confirmaient le point de vue de la FNAUT, mais étaient sensibles à un paramètre crucial et mal connu : les réactions de la clientèle du train à la suite d'un transfert sur route.

La plupart des études disponibles mettant en évidence une fuite de la clientèle vers la voiture mais datant d'une vingtaine d'années (encadré), il était nécessaire d'en actualiser les résultats, d'autant que l'avenir des « petites lignes » est en cours de discussion (FNAUT Infos 264).

Depuis 20 ans, le réseau routier s'est amélioré, la voiture est devenue plus fiable, son coût d'usage a diminué (FNAUT Infos 260), le taux de motorisation des ménages a augmenté, l'autocar régional a été modernisé, le covoiturage s'est développé alors que l'attractivité du service ferroviaire s'est au contraire dégradée, qu'il s'agisse de l'infrastructure (ralentissements) ou de l'exploitation. Ces évolutions variées ont-elles modifié les réactions de la clientèle en cas de transfert sur route ?

Une nouvelle expertise

La FNAUT a demandé aux cabinets Trans-Missions (Béatrice Jarrige, Mathias Cureau, Marc Barrau, Thibault Rapenne) et Beauvais Consultants de déterminer dans quelle mesure les voyageurs sont sensibles au mode de transport proposé, train ou car :

- les résultats des études précédentes sont-ils encore valables ? Le taux d'évasion de la clientèle vers la voiture, en cas de transfert sur route, s'est-il accentué ou réduit ?

- retrouve-t-on, ou non, à l'échelle régionale, la préférence marquée du public pour le mode ferroviaire observée en milieu urbain ? L'introduction d'un BHNS augmente la clientèle du transport public de 30 à 50 %, celle d'un tramway de 100 % et souvent bien davantage (FNAUT Infos 265).

L'objectif de l'expertise n'était pas de justifier ou de dénoncer le principe des transferts sur route mais d'analyser les réactions des voyageurs.

Douze cas de transferts sur route de services TER ou, inversement, de réouvertures de lignes, ont donc été examinés. Les situations sont variées : il peut s'agir d'événements récents ou anciens, limités ou non aux heures creuses, temporaires ou définitifs, intervenus dans des zones rurales ou urbanisées.

Les études précédentes

Les études sur les réactions de la clientèle lors des transferts sur route sont peu nombreuses.

Dans une étude réalisée en 1996 pour l'Observatoire régional des transports de la Région Pays de la Loire, Alain Gaudefroy a montré que près d'un tiers (30 %) de la clientèle retourne à l'automobile du seul fait du passage du train au car. Il a chiffré l'influence de la durée du trajet (en général allongée lors du passage du train au car) et de la fréquence : qu'il s'agisse de l'autorail ou de l'autocar, une durée du trajet augmentée de 10 % entraîne une baisse de 20 % de la fréquentation et une fréquence augmentée de 10 % une hausse de 7 % de la fréquentation.

Dans leur ouvrage « des omnibus au TER » (La Vie du Rail, 2002), Pierre-Henri Emangard, Bernard Collardey et Pierre Zembri citent des pertes de clientèle du transport public de 37 % (en moyenne sur 20 lignes) lors des transferts des années 1970.

Dans son ouvrage « Rail et aménagement du territoire » (Edisud, 1995), Jean-François Troin confirme cette tendance mais signale le cas, très particulier semble-t-il, de la ligne Bort-les-Orques - Neussargues, dont la fermeture en 1990 a entraîné un doublement de la clientèle, certes marginale avant la fermeture, la desserte des bourgs étant mieux assurée par des arrêts dans les centres que dans les gares situées à l'écart des agglomérations sur une ligne sinueuse aux performances par ailleurs très limitées.

En 2007, le rapport Gratadour (FNAUT Infos 257) a chiffré à 30 % la perte de clientèle du transport public qui suit un transfert sur route.

En 2009, la Direction Générale du Trésor et de la Politique Économique a analysé les politiques de 4 Régions (Midi-Pyrénées, Auvergne, Basse-Normandie, Lorraine). Elle a chiffré la baisse de clientèle à environ 30 %. La DGTPÉ suggère que la fréquence du car ou taxi de substitution soit portée à 20 services par jour pour compenser la perte de confort et maintenir le niveau de la clientèle. Une baisse des tarifs et une hausse du nombre des points d'arrêt ont été envisagées.

Enfin, dans le cadre d'un bilan socio-économique des politiques publiques relatives aux trains TET et aux liaisons aériennes d'aménagement du territoire (janvier 2014), la Commission des Comptes Transport de la Nation estime qu'en cas de remplacement du train par l'autocar, 36 % des voyageurs se reportent sur la voiture, 25 % sur le TER, 11 % sur le TGV, 5 % sur l'avion, et 23 % ne se déplacent plus.

La méthodologie de l'expertise

L'objectif de l'expertise

Lors du transfert sur route d'un service ferroviaire, une partie de la clientèle se reporte sur le car, une autre partie se reporte sur la voiture en solo ou sur le covoiturage, voire renonce à se déplacer. L'objectif était de mesurer la variation de la fréquentation du transport public après fermeture de la ligne et d'*isoler l'effet « modal »*, imputable au seul passage de l'autorail à l'autocar, en excluant l'impact des autres modifications de l'offre (fréquence, itinéraire, arrêts desservis, temps de parcours, voire tarification). Il faut raisonner toutes choses égales par ailleurs, c'est la difficulté majeure de l'expertise.

Il s'agit donc d'une recherche originale, la plupart des travaux réalisés en France portant sur le report modal de la voiture individuelle directement sur le transport collectif.

Les difficultés méthodologiques

La collecte d'informations, difficile, a porté sur l'offre de transport ferroviaire et routier (fréquence, durée du parcours, finesse de la desserte, tarification), et sur la fréquentation.

Des recherches ont été effectuées dans les archives des collectivités et de la SNCF ; des entretiens avec des acteurs concernés ont été menés, en particulier avec des associations d'usagers.

1 - Certaines fiches horaires ne sont plus disponibles aujourd'hui.

2 - Les données relatives à la fréquentation sont difficiles à obtenir des opérateurs et/ou de l'autorité organisatrice. Les données obtenues concernent généralement toute la ligne, même si elle n'a été fermée que sur un tronçon. Il arrive que les données annuelles recouvrent une période avec autorail et une période avec autocar.

3 - Lors d'une réouverture de ligne, certains services peuvent être assurés par train, d'autres par car.

4 - Train et car peuvent avoir un itinéraire et des arrêts différents.

5 - L'offre de transport n'est pas restée inchangée lors du transfert sur route. Le car peut être plus fréquent que l'autorail. Inversement, il est en général plus lent que le train, surtout s'il dessert à la fois les centres des bourgs et les gares, souvent excentrées.

6 - D'autres paramètres ont pu varier : prix des carburants, habitat et activités au voisinage des gares, consistance des infrastructures routières.

Un exemple : Tours-Chinon

La ligne a été fermée le 28 septembre 1980 sur la seule section Chinon-Ballan (40 km), le rapport dépenses/recettes

étant jugé trop élevé : 6,2 (ramené à 3,9 après le transfert sur route). Elle a été rouverte le 4 janvier 1982 sur décision du ministre Charles Fiterman, suite aux pressions (usagers, élus et FNAUT).

Les statistiques de fréquentation portent sur 1979, année intégralement « ferroviaire », 1980 et 1981, année intégralement « routière ».

Les données relatives à la section Ballan-Tours (9 km) ont été éliminées car l'exploitation ferroviaire a subsisté pour permettre aux voyageurs d'éviter les embouteillages à l'entrée de l'agglomération tourangelle.

La fréquentation F de l'autorail Chinon-Ballan en 1979 a été de 3,08 millions de voyageurs.km (MVK), et celle du car en 1981, sur la même section, de 2,35 MVK, soit **une baisse de 29 %**.

Il s'agit alors d'estimer la baisse de fréquentation *si l'offre n'avait pas été modifiée au moment de la fermeture*.

Entre l'hiver 1979 et l'hiver 1981, l'offre O a augmenté en moyenne de 67 %, passant de 3 allers-retours (AR) à 2 AR express (ne desservant qu'Azay-le-Rideau) et 3 AR omnibus desservant toutes les communes traversées les jours ouvrables.

Inversement le temps de parcours moyen de gare à gare est passé de 66 min en train à 88 min en autocar, soit une augmentation de **33 %**. Mais ce qui compte pour le voyageur est en fait *la durée porte-à-porte généralisée du déplacement*. Cette durée généralisée D est la somme de trois composantes :

- la durée du trajet gare-à-gare (+ 33 %), donnée par les fiches horaires ; elle comprend le temps d'attente à Ballan (10 min lorsqu'on passe du car au train, 5 min quand on passe du train au car) ;

- la durée totale des parcours terminaux, inchangée lors du transfert (14 min : 7 min entre le domicile et la gare de dé-

part, 2 min de marge pour ne pas rater le train ou le car, 5 min entre la gare d'arrivée et le lieu d'activité) ;

- et un équivalent de la pénibilité liée à la rupture de charge, évalué à 10 minutes (en plus du temps d'attente à Ballan, déjà compris dans la durée du trajet de bout-en-bout).

Lors du transfert sur route, la durée généralisée D est finalement passée de 80 min à 112, soit une hausse de **40 %**.

L'évaluation de l'effet modal

Selon le ministère des Transports, l'élasticité de la fréquentation F à l'offre O est de $a = + 0,9$: si on augmente la fréquence de 10 %, la clientèle augmente de 9 %.

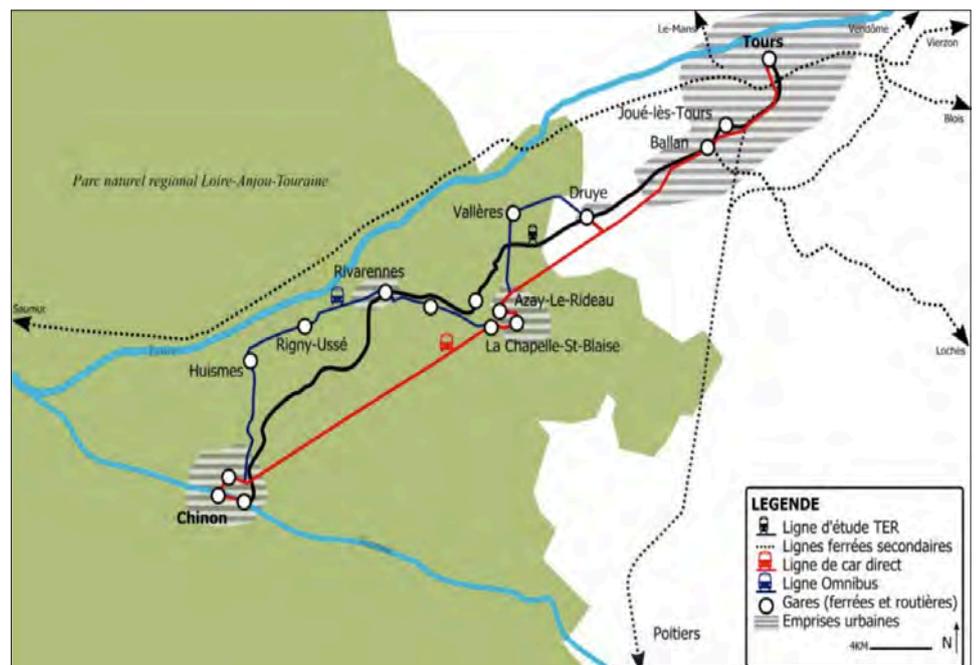
L'élasticité de F à la durée généralisée D a été supposée égale à $b = - 0,9$: si la durée généralisée augmente de 10 %, la fréquentation baisse de 9 %.

L'élasticité au prix est égale à $c = - 0,9$: si le prix augmente de 10 %, la fréquentation baisse de 9 %. Dans le cas présent, la tarification n'a pas varié.

La variation relative de fréquentation due à la variation de l'offre est donc : $dF/F = + 0,9 \times 67 \% = + 60 \%$, la variation relative due à la variation de la durée généralisée est : $dF/F = - 0,9 \times 40 \% = - 36 \%$. L'effet modal X, différence entre la variation brute de la fréquentation et sa variation corrigée, est donné par la formule :

$1 + dF/F = (1 + a dO/O) (1 + b dD/D) + X$
d'où : $X = - 31 \%$.

Si la fréquentation a baissé de 29 % grâce à l'augmentation de la fréquence, l'effet purement modal est un peu supérieur : le seul passage de l'autorail au car, à fréquence et temps de parcours identiques, aurait mené à une perte de clientèle de 31 %. Ici la différence est faible mais, dans d'autres cas, elle est bien plus importante.



Les résultats de l'expertise

Fermetures et réouvertures

Les variations de fréquentation du TER suite à un transfert rail/route ou route/rail et l'évolution de l'offre de transport ont été étudiées dans 12 situations très variées :

- 5 fermetures définitives (avec remplacement pérenne des services ferroviaires par des services routiers) : *Avallon-Autun, Digne-les-Bains - Saint-Auban, Clermont-Ferrand - Limoges, Vittel-Contrexéville, Alès-Bessèges* ;
- 4 fermetures temporaires pour travaux (il s'agit de fermetures d'une durée suffisante pour que les voyageurs adaptent leur comportement de manière rationnelle à l'offre de substitution proposée) : *Cannes-Grasse, Aix-en-Provence - Marseille, Nantes-Pornic, Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie* ;
- 3 fermetures suivies de réouvertures : *Tours-Chinon, Avignon-Carpentras, Mulhouse-Chalempé-(Freiburg)*.

Recherche de l'effet modal

Le travail d'analyse des experts a été délicat et, dans plusieurs cas, aucun chiffrage du malus car ou du bonus train n'a pu être obtenu car les données fournies par la collectivité organisatrice ou l'exploitant des services étaient incomplètes ou manquaient de fiabilité.

Comme cela a été observé sur le cas d'Avignon-Carpentras, la montée en charge de la clientèle du train en cas de réouverture de ligne peut être lente (+ 64 % en deux ans).

Compte tenu de ces difficultés, les valeurs obtenues pour l'effet modal doivent être prises avec prudence, mais leur ordre de grandeur est significatif.

Le modèle décrit page 3 a été utilisé pour évaluer l'effet modal (malus autocar ou bonus train), c'est-à-dire la réaction des usagers, en cas de fermeture ou de réouverture de ligne, face au changement de véhicule.

Le malus autocar

En cas de transfert définitif ou temporaire sur route d'un service ferroviaire (tableau ci-dessous), entre 25 et 51 % de la clientèle ferroviaire retourne à la voiture toutes choses égales par ailleurs (fréquence, durée du trajet, itinéraire et temps d'accès, tarification). Sur l'échantillon considéré, **le malus autocar est**

donc compris, en gros, entre 25 et 50 %, il est de 37 % en moyenne sur les 5 situations examinées et exploitables.

A noter qu'un léger gain de clientèle, + 7 %, a été observé lors de la fermeture d'Autun-Avallon, mais les experts ont considéré que ce cas n'était pas significatif car l'offre tant ferroviaire (avant la fermeture) que routière (après) était très faible.

Le bonus train

Dans le cas inverse d'une réouverture de ligne ferroviaire, la clientèle du transport public augmente de 27 à 83 % toutes choses égales par ailleurs sur l'échantillon considéré ; **le bonus train est donc, en gros, compris entre 30 et 80 %, il est de 65 % en moyenne** sur les 6 réouvertures considérées.

Commentaires

La variation de la fréquentation à la réouverture d'une ligne est plus forte qu'à sa fermeture. Cette particularité s'explique en partie mathématiquement. Lorsqu'on passe de 200 voyageurs à 100, la baisse de fréquentation est de 50 %, mais lorsqu'on passe de 100 voyageurs à 200, la hausse est de 100 %. Ce doublement du pourcentage s'applique à une fréquentation réduite de moitié, il ne traduit en fait qu'une récupération de la clientèle de départ, sans plus.

Le modèle ne tient compte ni de l'évolution de la population desservie, ni de l'apparition de nouveaux modes de transport (covoiturage, création de nouvelles voiries), ni des prix relatifs des modes en concurrence (variation du prix des carburants automobiles). Il tient compte seulement de la fréquence des services, de la durée généralisée des trajets et d'une éventuelle variation de la tarification du transport collectif.

Lors de la réouverture de Tours-Chinon, la hausse de la fréquentation a été très inférieure à la moyenne ; cela peut s'expliquer par l'absence d'amélioration de la voie, donc des performances et de l'attractivité du train, contrairement aux cas de fermeture temporaire pour travaux de modernisation de la ligne.

L'impact des fermetures sur le comportement de la clientèle semble se renforcer au cours des années. Il est cependant plus

faible que la moyenne si la fermeture est temporaire : l'usager semble « prendre son mal en patience » et revient vite au train à la réouverture.

Dans certains cas, les experts ont pu vérifier que la clientèle scolaire, captive du transport collectif, lui reste fidèle. Si cette clientèle scolaire est exclue, ils ont observé que **le bonus train est plus élevé que la moyenne pour les clientèles domicile-travail et occasionnelle**.

En Allemagne (encadré ci-dessous), le bonus train observé lors des premières réouvertures de lignes était faible, mais les réouvertures suivantes ont eu un succès considérable, y compris dans des zones rurales.

La préférence des voyageurs réguliers ou occasionnels pour le train s'explique aisément :

- le car est certes plus souple que le train, son itinéraire pouvant se rapprocher des zones urbanisées ;
- mais le train offre plus de confort (accessibilité, roulement, bruit intérieur, espace disponible à bord, transport des bagages, toilettes), il est plus rapide, plus sûr, plus fiable du fait qu'il dispose d'une infrastructure dédiée et dessert le centre des villes terminales.

En Allemagne

Le rapport Berschin, publié en 1998, a évalué à 30 % le bonus-train en cas de réouverture de ligne, le rapport Zöllner (2002) à 35-45 %.

Les réouvertures de lignes **en zones urbanisées** ont été des succès spectaculaires, la fréquentation du transport public a explosé.

Taunusbahn (1993) : de 1 500 à 11 000 voyageurs/jour (+ 633 %) ;

Schönbuchbahn (1996) : de 2 000 à 10 000 voyageurs/jour (+ 400 %) ;

Regiobahn (1998) : de 512 à 23 100 voyageurs/jour (+ 4 412 %) ;

Heidekrautbahn (2005) : de 1 884 à 4 417 voyageurs/jour (+ 134 %).

La même observation a été faite lors de la réouverture de **lignes rurales**.

Usedomer Bäderbahn (1995) : de 700 à 8 770 voyageurs/jour (+ 1 150 %).

TschopautalBahn (2004) : de 660 à 1 310 voyageurs/jour (+ 99 %).

Extrait d'une recherche de Mathias Cureau et Andreas Wettig

Lignes	Fermeture	Clientèle	Fréquence	Durée	Malus	Ré/Ouverture	Clientèle	Fréquence	Durée	Bonus
Tours - Chinon	1979	-29%	67%	40%	-31%	1982	27%	-30%	-40%	27%
Avignon - Carpentras						2015	62%	10%	-14%	76%
Nantes - Saint Gilles	2014	-63%	0%	27%	-51%	2015	138%	0%	-38%	77%
Nantes - Pornic	2014	-58%	-3%	40%	-33%	2015	144%	0%	-37%	83%
Cannes - Grasse	2016	-52%	0%	17%	-43%	2017	129%	-15%	-15%	61%
Aix - Marseille	2007	-14%	96%	42%	-25%	2010	87%	-16%	-36%	65%
Avallon - Autun	2011	-74%	-83%	2%	+7%					

Les conclusions de la FNAUT

Contrairement à ce qu'affirment la Cour des comptes, le ministère de l'Economie, Jean-Cyril Spinetta ou la direction de la SNCF, il est souhaitable de jouer plus systématiquement la carte du train et non de chercher à se débarrasser des « petites lignes » sous prétexte que le train est d'exploitation plus coûteuse que le car.

Les résultats du cabinet Trans-Missions confirment la très nette préférence du public pour le mode ferroviaire : une préférence du même ordre de grandeur a déjà observée en France pour la desserte urbaine (le bonus moyen du tramway est d'environ 131 %, le bonus moyen du BHNS n'est que de 34 %) (FNAUT Infos 265). En Suisse, en Allemagne, en Italie du Nord, en Ecosse, la desserte ferroviaire des petites villes et même des zones rurales connaît un grand succès (FNAUT Infos 270).

Le train reste pertinent

Les résultats de Trans-Missions justifient aussi l'intérêt que la FNAUT porte au train : si un territoire est irrigué par une voie ferrée, une desserte ferroviaire doit être privilégiée car elle peut capter une clientèle plus large qu'une desserte routière. Le maintien des services ferroviaires et les réouvertures de lignes périurbaines et interrégionales sélectionnées par la FNAUT sont donc rationnels. Bien entendu, si le territoire est dépourvu de voie ferrée, c'est une desserte routière attractive qui doit être développée, seule sur le modèle du Bregenzerwald (FNAUT Infos 270) ou, pour les trafics plus modestes et les trajets plus courts, en complément du train.

Remarque sur le malus autocar

Le malus autocar serait sans doute plus élevé que déterminé lors de l'expertise de Trans-Missions :

- si on étudiait des lignes de grande longueur, le train étant d'autant plus regretté que le parcours est long ;
- si on étudiait des fermetures de lignes exploitées dans de bonnes conditions (horaires adaptés aux besoins, fréquence élevée...) ;
- si on mesurait la clientèle du car longtemps après le transfert sur route, la désaffection des voyageurs pouvant même s'accroître au cours du temps et entraîner la marginalisation, puis la disparition, du car de substitution (à l'inverse, les réouvertures de lignes effectuées dans de bonnes conditions sont irréversibles).

Quant à la hausse de fréquentation en cas de réouverture, elle serait certainement plus élevée si la réouverture s'accompagnait d'une modernisation de la voie autorisant des vitesses plus élevées, ce qui n'a pas été fait en 1982 sur la ligne Tours-Chinon.

Coûts externes

Les résultats de Trans-Missions confirment par ailleurs que le bilan énergétique et environnemental, par voyageur.km, d'un transfert sur route est généralement négatif dès que le train est rempli d'une douzaine de voyageurs (FNAUT Infos 212), contrairement à une idée reçue : le car consomme moins de carburant et émet moins de CO₂ que le train diesel, mais il suffit qu'un petit nombre de voyageurs reprennent la voiture pour que le bilan énergétique de l'opération soit négatif.

Plus généralement, il serait utile de faire un bilan des coûts externes lors d'un transfert sur route : augmentation de l'insécurité routière, de la congestion des voiries, du temps perdu dans les embouteillages aux entrées de villes... (souvent des lignes sont fermées alors que la voirie parallèle est encombrée de voitures et de camions).

Comment transférer sur route ?

La FNAUT n'est pas dogmatique, elle n'exclut pas que des transferts sur route soient économiquement justifiés dans des cas exceptionnels (mais pas avant d'avoir joué à fond la carte du train pour tester sa pertinence).

Il faut tenir compte, dans l'évaluation du coût d'une desserte ferroviaire, de la possibilité d'augmenter les recettes voyageurs (par exemple en modifiant la position des arrêts pour les rapprocher des zones urbanisées) et de la compléter par une desserte fret.

En gros, pour annuler la perte de clientèle lors d'un transfert sur route, il faut augmenter la fréquence d'environ 50 % (et même davantage car il faut aussi compenser l'augmentation de la durée du trajet).

Il faut en tenir compte quand on compare les bilans financiers d'une desserte ferroviaire et d'une desserte routière sur un même itinéraire. Il faut aussi s'interroger sur la faible capacité de l'autocar, qui oblige à de coûteux doublages lors des pointes quotidiennes ou hebdomadaires.

Conclusion

Chercher à se débarrasser des « petites lignes », sous prétexte que le train est d'exploitation plus coûteuse que le car, est une démarche très contestable. Il faut au contraire jouer plus systématiquement la carte du train comme on sait le faire en Allemagne, en Suisse ou en Italie du nord :

- le trafic ferroviaire actuel n'est pas représentatif du trafic potentiel tant l'offre sur les petites lignes est médiocre et souvent squelettique ;
 - la clientèle répond favorablement à une augmentation de l'offre (entre 2002 et 2016, la fréquentation des TER a augmenté de 44 % pour une offre de transport augmentée de 26 % ; le nombre moyen de voyageurs par train est passé de 67 à 78 contre 80 en Allemagne) ;
 - les coûts fixes du rail sont élevés, mais le coût marginal de renforcement de l'offre est faible puisque les installations fixes, le matériel roulant et le personnel sont déjà mobilisés ;
 - les coûts d'exploitation par la SNCF sont excessifs (23,5 € par train.km en 2016 contre 15 € en Allemagne) ; ils sont deux fois plus élevés qu'en 2002 (ils sont passés de 2 Md€ à 4 Md€), la contribution publique actuelle est de 75 % ;
 - l'exploitation prochaine des petites lignes en délégation de service public (DSP) par des opérateurs autres que la SNCF pourra faciliter leur pérennisation en réduisant les coûts d'exploitation et en attirant une clientèle nouvelle par des innovations commerciales ;
 - le train a un rôle structurant plus fort que celui du car, de même qu'en ville le tramway a un rôle structurant plus fort que celui du bus ;
 - il facilite la fixation de la population dans les villes moyennes et petites, et même dans les zones rurales autour des gares, ce qui compense les effets d'une métropolisation devenue excessive.
- Le réseau ferré français est encore bien maillé, il est donc pertinent d'utiliser au maximum cette infrastructure existante dont la remise à niveau est possible à un coût très acceptable pour la collectivité.

D'autres transferts sur route

La FNAUT a étudié sommairement d'autres fermetures de lignes ferroviaires. Lors du transfert sur route définitif de la ligne Châlons-en-Champagne - Verdun en 2013, 4 trains dans chaque sens ont été remplacés par 5 cars, le temps de parcours est passé de 1h20 à 1h50 de gare à gare, la fréquentation a diminué de moitié, d'où un effet modal voisin de 50 %. Pour la ligne Epinal - Saint-Dié qui vient de fermer, la durée du trajet de bout en bout passe de 1h05 à 1h35 (+ 46 %)... Sans compter les aléas de la circulation. Pour la ligne Montluçon-Us-sel, fermée en 2008, l'effet modal est d'environ 65 %. Sur la ligne Saint-Etienne - Clermont, l'autocar de substitution est très lent et pratiquement vide.



LE GCO de Strasbourg

Malgré les nombreux avis négatifs émis sur le dossier du projet de Grand Contournement Autoroutier (GCO) de Strasbourg et la forte mobilisation citoyenne du 8 septembre 2018 à l'occasion de la marche pour le climat et contre le GCO, l'Etat veut toujours imposer ce projet absurde et contraire aux objectifs officiels de démocratie et de transition écologique.



Un déni de démocratie

Le gouvernement fait fi des 7 avis négatifs émis successivement par le Comité National de Protection de la Nature et l'Autorité environnementale, et lors des Enquêtes publiques diligentées par l'Etat lui-même.

Ce passage en force est d'autant plus inadmissible que des recours juridiques ont été engagés contre le GCO et que deux audiences devaient avoir lieu au tribunal administratif les 14 et 19 septembre prochains. Et pourquoi cette précipitation ?

A45 : un projet absurde heureusement éliminé

L'abandon du projet A 45 de deuxième autoroute Saint-Etienne - Lyon, comme l'avait recommandé le Comité d'orientation des infrastructures (COI) a suscité des réactions variées.



Les opposants au projet sont satisfaits du résultat d'une lutte acharnée. Les parlementaires PS de la Loire, le député Régis Juanico et le sénateur Jean-Claude Tissot, approuvent la décision du gouvernement : « il s'agit d'une décision de bon sens qui découle logiquement de la prise de conscience collective des enjeux environnementaux et climatiques et de la crédibilité grandissante des travaux sur les solutions alternatives. Les projets qui ne parviennent pas à voir le jour pendant plus de 30 ans sont par définition de mauvais projets. Considérer que la solution d'avenir pour le développement et la facilitation des mobilités entre Saint-Etienne et Lyon ne pouvait que passer par

Une absurdité technique et environnementale

Le projet de GCO, qui date des années 70, est irrationnel : il provoquera inévitablement une augmentation du trafic dans l'agglomération de Strasbourg et non sa résorption. Les rapports officiels eux-mêmes font état de 14 000 véhicules supplémentaires par jour entre Wasselonne et Strasbourg.

Quant à l'Alsace, elle n'a évidemment rien à gagner - bien au contraire - à la création d'un corridor pour les poids lourds qui transitent entre le Nord et le Sud de l'Europe. Pourquoi les élus favorables GCO ne proposent-ils pas la mise en place de l'éco-taxe poids lourds désormais en vigueur sur toutes les routes allemandes ?

La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et du risque climatique passe par celle du trafic routier, automobiles et poids lourds, et par un transfert de ce trafic sur les modes respectueux de l'environnement.

une cinquantaine de kilomètres de bitume constituait une vision étriquée et passiste de notre territoire ».

A l'inverse, le collectif pour l'A 45 est furieux. Sa protestation est un morceau d'anthologie : « cette infrastructure aurait pu être le tremplin d'une nouvelle dynamique au service des habitants et du développement économique de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne ; son abandon sonne comme un véritable désastre pour les habitants, les entreprises et l'ensemble des acteurs économiques rassemblés au sein du Collectif, porte-parole des 120 000 entreprises de ce bassin économique, qui a été trahi. L'Etat ne respecte pas les engagements pris par trois Présidents de la République. Ce projet a été reconnu d'Utilité Publique en 2008 ; il s'inscrit parfaitement dans le Grenelle de l'Environnement ; son montage financier était intégralement bouclé. Cette décision est profondément méprisante pour les habitants qui subissent au quotidien sur l'A47 insécurité, embouteillages, accidents, pollution... Cette décision est également scandaleuse pour les entreprises, dont la compétitivité est pénalisée par des centaines de milliers d'heures de travail perdues sur une A 47 paralysée ».

Gare d'Allan : l'alternative

Suite à l'abandon par l'Etat de la gare TGV d'Allan (FNAUT Infos 270), l'Association pour l'Harmonisation des Transports en Moyenne Vallée du Rhône (AHTMVR) a relancé ses propositions alternatives pour une meilleure desserte TGV des villes de la vallée du Rhône par la ligne classique.

Un alignement de la desserte TGV d'Orange sur celle de Montélimar (deux agglomérations de même importance) a été effectué en 2015 à la suggestion de l'AHTMVR et la SNCF a reconnu qu'une vingtaine de voyageurs par jour et par sens avaient ainsi été gagnés.

L'association propose aujourd'hui :

- l'expérimentation de quelques arrêts TGV à Pierrelatte ; ce site industriel du Tricastin (EDF, CEA...) est un très important pôle d'emploi et les échanges sont fréquents avec la région parisienne ; Pierrelatte et les villes proches de Saint-Paul-Trois-Châteaux à l'Est et de Bourg-Saint-Andéol à l'Ouest regroupent une population équivalente à celle de Montélimar ;

- le prolongement jusqu'à Valence-TGV des 6 allers-retours TER Avignon-centre - Valence-ville. Deux solutions sont envisageables : ou bien la création d'un point de rebroussement peu coûteux juste à l'est de Valence TGV sur la ligne classique (1,5 à 2 M€ selon une information fournie en 2012 par RFF) ; ou bien le prolongement de ces TER jusqu'à Romans (c'est déjà le cas des TER Briançon-Valence), ce qui impliquerait des coûts d'exploitation plus élevés à la charge de la Région mais permettrait d'intensifier utilement la desserte entre Livron, Valence-ville et Romans. Dans les deux cas, la gare de Valence-TGV serait, comme celle d'Avignon-TGV qui dispose depuis 2015 d'une liaison ferrée avec Avignon-centre (la « virgule »), mieux reliée à la ligne classique de la Vallée du Rhône.

A la gare de Montélimar, les voitures en stationnement immatriculées 07 sont aussi nombreuses que celles immatriculées 26. Tous ces Ardéchois, qui ont actuellement, à Montélimar, un accès direct au TGV, auraient été, autant que les montiliens, pénalisés par l'obligation de se rendre à Allan...

Espérons que le bon sens l'emportera enfin en faveur des solutions alternatives à cette gare exurbanisée, qui mériteraient d'être enfin sérieusement étudiées. Quant à la réactivation du centre-ville de Montélimar, ce n'est évidemment pas la gare d'Allan qui l'aurait apportée... !

Bien dit

La députée LREM **Alice Thourot** : « la multiplication des gares TGV implantées hors des centres-villes ne s'inscrit plus dans le sens de l'histoire ».

Une situation confuse

Le ministre italien des Transports, Danilo Toninelli, membre du mouvement 5 étoiles hostile au Lyon-Turin, a lancé une 8ème étude « coûts-bénéfices » du projet. Il a confié la conduite de l'étude à Marco Ponti, professeur d'économie à l'École polytechnique de Milan, très neutre puisqu'il a déclaré récemment : « l'avenir est au transport routier, le rail c'est du passé » !!!

Le 29 octobre 2018, le conseil municipal de Turin (à majorité 5 Etoiles), dont la maire Chiara Appendino, a voté une motion contre le Lyon-Turin.

Le 10 novembre, à Turin, une manifestation a rassemblé 40 000 partisans de la liaison. Une manifestation d'ampleur comparable a rassemblé les opposants début décembre.

Auparavant, le Forum pour le développement des régions européennes (FODERE) - qui regroupe des entreprises romandes, françaises, catalanes, piémontaises et allemandes - avait souligné le caractère urgent et stratégique de la liaison.

Le 17 novembre, un sondage Ipsos réalisé pour le Corriere della Sera a révélé que 60% des Italiens sont favorables à la réalisation de la liaison (dont 40 % des électeurs du mouvement 5 étoiles) et que seuls 19% y sont opposés.

Le 3 décembre, 2 000 représentants des acteurs économiques italiens - fédérations patronales et syndicats - réunis à Turin se sont prononcés pour le Lyon-Turin.

Le 10 décembre, les 186 maires de la métropole de Turin se sont exprimés sur la liaison Lyon-Turin : 169 d'entre eux ont demandé sa réalisation dans les délais prévus, 8 se sont abstenus, un seul a voté contre. Les maires élus sous l'étiquette 5 étoiles, dont la présidente de la métropole Chiara Appendino, n'ont pas pris part au vote.

Le 12 décembre, les eurodéputés 5 étoiles ont cherché à faire exclure le Lyon-Turin des financements de l'UE. Les eurodéputés de la Ligue du Nord ont fait échouer cette initiative.

Une remise en cause du Lyon-Turin, décidé par un accord international, exigerait un vote du Parlement italien, au sein duquel 5 étoiles est minoritaire.

Elisabeth Borne, ministre française des Transports, a réaffirmé que « le Lyon-Turin est un maillon essentiel du réseau ferré transeuropéen ». Le projet de loi LOM souligne son utilité écologique et économique. Craignant un arrêt du chantier du tunnel interfrontalier, la ministre a réclamé une décision rapide du gouvernement italien. Mais elle est hostile à la réalisation des accès à ce tunnel depuis Lyon : comprenez qui pourra...

La chronique du Lyon-Turin

La capacité du tunnel de Modane ne permet qu'une croissance très marginale du trafic de fret entre la France et Italie. Or le trafic des camions dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus a crû de 12% depuis 2014, et de 7% depuis un an...

Un tunnel déjà presque saturé

Une note récente de SNCF Réseau, publiée par le Dauphiné Libéré, démolit un argument clé des opposants au Lyon-Turin (FNAUT Infos 263). Selon ces derniers, la nouvelle liaison est un « grand projet inutile » : la ligne actuelle de Maurienne offre une capacité suffisante (120 trains par jour) pour reporter « immédiatement » (mais comment ?) sur le rail une part significative du trafic routier franco-italien.

En réalité la capacité du tunnel interfrontalier existant de Modane (Mont-Cenis) est très inférieure à ce qu'affirme les opposants : le tunnel est déjà pratiquement saturé.

Si on tient compte de la contrainte de non croisement des trains imposée par les nouvelles règles de sécurité, la capacité du tunnel n'est que de 62 trains par jour (trains de fret, de voyageurs et circulations techniques).

Si les trains de fret et de voyageurs ne sont pas autorisés à circuler en même temps dans le tunnel, la capacité tombe à 54 trains. Enfin la capacité passerait à 42 trains si une mesure d'interdiction absolue de croisement et de « poursuite » (plusieurs trains dans le tunnel) était prise : les règles italiennes sont plus dures que les règles françaises, or l'exploitation du tunnel est sous la responsabilité de l'Italie.

Le 17 janvier 2018, journée la plus chargée de 2018, 45 trains ont circulé : 39 de fret et 6 de voyageurs (3 AR TGV Paris-Milan). Chaque week-end, 10 trains supplémentaires de voyageurs (trains régionaux Turin-Modane) circulent dans le tunnel, et les élus (français et italiens) réclament l'extension de ce service aux jours de semaine. Enfin 8 à 10 navettes de l'autoroute ferroviaire alpine Aiton-Orbassano empruntent aussi le tunnel de Modane.

Il n'est donc possible de faire passer dans ce tunnel que 16 à 28 trains supplémentaires, sans parler des périodes de maintenance. En outre, compte tenu des rampes, le tonnage des trains est limité ; les trains de voyageurs sont prioritaires ; les trains de fret doivent passer le goulet d'étranglement Chambéry-Montmélián, quasiment saturé (tout le trafic voyageurs du sillon alpin l'emprunte) : le 15 mars 2018, 155 trains ont circulé sur cette section : 9 TGV, 109 TER, et 37 trains de fret seulement.

En conclusion, la capacité du tunnel de Modane ne permet qu'une croissance faible du trafic de fret entre la France et Italie. Or le trafic des camions dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus a crû de 12% depuis 2014, et de 7% depuis un an...

Bruxelles intervient

Agacée par les atermoiements de la France et de l'Italie, la Commission européenne leur

propose une rallonge potentielle de 860 M€ pour financer le tunnel de base du Lyon-Turin : le cofinancement des projets interfrontaliers par l'Union européenne passerait de 40 à 50 %, la France économiserait alors 370 M€ et l'Italie 500 M€.

Mais la Commission les menace aussi : si le projet reste dans l'impasse, le remboursement des subventions déjà versées sera exigé (l'UE a déjà versé 370 millions d'euros entre 2007 et 2013, puis 814 millions pour la période 2014-2020).

Alors que la Ligue du Nord veut poursuivre le chantier, le Mouvement 5 étoiles prône un abandon, ou au minimum une remise à plat intégrale. Le gouvernement français a indiqué qu'il « honorera ses engagements européens », mais sans grand enthousiasme.

Exemple à suivre

La Suisse a introduit, dès 2001, une taxe kilométrique sur les camions (la RPLP) dont le produit (1,6 MdFS ou 1,4 Md€ en 2017) est affecté pour l'essentiel aux travaux ferroviaires. Le taux de la RPLP varie de 2,3 à 3,1 centime de franc suisse/tonne.km suivant le type de camion (seuls les véhicules de plus de 3,5 tonnes paient la RPLP, les cars sont soumis à une redevance forfaitaire).

L'objectif officiel - réduire de moitié le nombre des camions (1 300 000) transitant à travers le pays entre l'Allemagne et l'Italie - est déjà en partie atteint ! Les tunnels de base du Lötschberg et du Gothard sont en service, celui du Ceneri le sera en 2020, et le nombre des camions en transit est aujourd'hui inférieur à 1 million. La part modale du rail sur l'axe nord-sud atteint aujourd'hui 71 % !

A la suite de la Suisse, 8 pays européens ont établi une écotaxe : Belgique, Allemagne, Autriche, Slovaquie, République tchèque, Pologne, Portugal.

Accès au tunnel

Jacques Gounon, président de la Transalpine et PDG d'Eurotunnel : « L'erreur des Britanniques a été de mettre 13 ans à réaliser les voies d'accès de Londres au tunnel sous la Manche. Alors seulement l'infrastructure a véritablement optimisé ses performances ».

La même erreur a été commise avec la liaison Perpignan-Barcelone, elle a mené le concessionnaire à la faillite (FNAUT Infos 251). Le sera-t-elle une 3ème fois avec les accès au tunnel de base du Lyon-Turin, comme le propose le Comité d'Orientation des Infrastructures présidé par Philippe Duron (FNAUT Infos 263) ?

Le TGV Ouigo : succès et effets pervers

Le succès des TGV Ouigo montre que le train peut reprendre de la clientèle à l'avion et à la route (covoiturage, cars Macron), grâce à des prix très attractifs et une vitesse commerciale hors de portée de la route. Mais, sur les lignes radiales, le report doit se faire sans déstructurer l'offre TGV classique, qui reste indispensable.



en gares parisiennes (Est, Lyon...), plus attractifs.

Une concentration sur les radiales

Comme en aérien, la baisse des coûts est en partie obtenue en augmentant la productivité du parc, mais la SNCF mise sur des rames de très grande capacité, exploitables seulement à faibles fréquences sur quelques grands axes, alors que le bas coût aérien mise sur des avions de faible capacité, des fréquences élevées et des destinations multiples.

Redynamiser l'offre ferroviaire

Selon l'ARAFER, la part modale du rail - 9,2% en 2016 - recule depuis 2011 en France, alors qu'elle augmente à l'étranger (FNAUT Infos 261). Cette part reste supérieure à celle de nos voisins grâce au TGV, mais elle diminue après une hausse de 1995 à 2011 (de 7,5% à 10%). Simultanément, le trafic aérien connaît un développement rapide (FNAUT Infos 266), particulièrement sur les relations province-province.

Le « low cost » est depuis des années le moteur de la croissance du trafic aérien. La SNCF se devait donc de réagir. Ses trains à bas coût sont apparus en 2013 (FNAUT Infos 207, 213, 234). La FNAUT a approuvé cette initiative.

Une offre à bas coût inédite

Les Ouigo roulent 3 h de plus par jour que les TGV classiques, la vente en ligne obligatoire réduit les coûts de distribution, la capacité des rames est augmentée de 25 % (ni 1ère classe, ni bar) : le coût à la place baisse de plus de 40 %. Les prestations sont limitées (taille des bagages) ou payantes (prise de courant, bagage supplémentaire...) mais la moindre qualité de l'offre reste acceptable car les prix proposés sont très bas (à partir de 10 € pour adultes, prix unique 5 € pour enfants).

La réussite est évidente : le taux d'occupation des Ouigo est de 88 % contre 67 % pour les TGV classiques. L'objectif est d'assurer 25 % des déplacements par TGV en Ouigo.

Les péages représentent 38 % des recettes. Les Ouigo n'utilisaient que des gares TGV excentrées (Roissy, Massy, Lyon-Saint Exupéry...). Mais la SNCF revient à des départs

concentre dangereusement. En 2013 on comptait les relations radiales Paris-Lyon-Marseille/Montpellier. A partir de 2016 sont apparues des relations Tourcoing (Lille)-Rennes/Nantes. En 2017 les relations Intersecteurs continuaient leur développement avec Lille-Bordeaux et Lille-Marseille et Strasbourg-Bordeaux.

Mais en 2018, la SNCF n'axe sa publicité que sur les nouvelles relations entre Paris et les grandes métropoles régionales : Strasbourg, Rennes, Nantes, Bordeaux, Montpellier et Marseille. Rien n'est dit sur les relations province-province : seuls subsistent les axes Tourcoing-Bordeaux/Marseille. L'offre est largement limitée à la desserte de Paris par les seules LGV, et la desserte des Alpes du nord n'est pas envisagée.

Ouigo ne doit pas casser les progrès attendus des TGV classiques

Les usagers attendent des TGV classiques une maîtrise du rapport qualité-prix, des services adaptés à toutes les catégories de clientèles et des dessertes sur l'ensemble des territoires.

En segmentant fortement l'offre, mais sans augmenter les fréquences (un TGV Ouigo remplace très généralement un TGV classique), la SNCF verrouille le marché vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence sur les principaux axes accessibles à d'autres opérateurs, lourdement handicapés par ailleurs par l'obligation de financer leur matériel roulant. Les innovations que pourraient apporter ces nouveaux opérateurs deviennent impossibles. Cet « effet anticipé » de la concurrence a donc un effet très pervers, accepté par le gouvernement.

Simultanément, la SNCF, au détriment de l'aménagement du territoire, accélère les réductions de fréquences, voire veut supprimer des relations province-province. Ces dégradations concernent même des relations importantes avec, par exemple, le passage de 4 à 3 allers retours Lyon-Toulouse en 2018 ou de 4 à 2,5 allers retours Strasbourg-Marseille ou Lyon-Nice en 2019.

Pas de contrôle du gouvernement sur l'aménagement du territoire

Toutes ces dégradations se font sans contrôle du gouvernement, pourtant devenu autorité organisatrice des services d'intérêt national (loi du 27 juin 2018), et sans présentation préalable au Parlement du schéma national des services de transport (loi du 4 août 2014).

Ce fonctionnement à la fois libre et sans concurrence de SNCF Mobilités est inadmissible, d'autant que l'Etat et SNCF Réseau travaillent sur un nouveau modèle de péages visant à faciliter le financement par péréquation des TGV déficitaires d'aménagement du territoire. La clause de sauvegarde de dessertes directes sans correspondances, prévue par la loi du 27 juin 2018, doit être appliquée.

Des offres à coordonner

Les offres horaires low cost et classique doivent être coordonnées car la clientèle des TGV classiques, qui n'est pas seulement professionnelle, a des besoins spécifiques (fréquence, confort, bar, 1ère classe, Internet, possibilité d'échanges ou de remboursements). De nombreux déplacements effectués au tarif Loisir sont en fait des déplacements à caractère privé obligatoire qui doivent être possibles en matinée, en soirée et aussi en pleine journée.

De plus, Ouigo s'adresse surtout aux voyageurs pouvant prévoir leur voyage et accepter des contraintes (horaires en particulier), ce n'est souvent pas le cas des familles : *Ouigo n'est pas adapté à ceux qui en ont le plus besoin.*

En raison de ces contraintes et du faible nombre de lignes desservies, l'offre Ouigo ne peut pas constituer une tarification « famille » satisfaisante.

Ouigo montre que le train peut reprendre de la clientèle à l'avion et à la route (covoiturage, cars Macron), grâce à des prix très attractifs et une vitesse commerciale hors de portée de la route. Mais, sur les lignes radiales, le report doit se faire sans déstructurer l'offre classique, indispensable. C'est cette offre qui assure une fréquentation élevée dans les pays voisins.

Malheureusement, Ouigo ne fait qu'améliorer la desserte des lignes bien desservies et dégrader celle des lignes qui le sont moins : c'est le contraire des attentes des usagers et d'un aménagement rationnel du territoire. C'est aussi la conclusion de l'ARAFER : le modèle SNCF est à revoir, il traduit « une vision malthusienne du rail ».

Jean Lenoir ■

Comment renforcer l'attractivité du transport ferroviaire

Dans le contexte d'un système ferroviaire fortement dégradé et d'une concurrence très agressive des autres modes de transport, la FNAUT a analysé pour la DGITM les bonnes pratiques susceptibles d'améliorer l'attractivité du transport ferroviaire. L'étude a été pilotée par Marc Debrincat, avec la collaboration d'Anne-Sophie Trcera, Jean Lenoir et Jean Sivardière.

Les modes concurrents du train imposent des contraintes à leurs usagers : les aéroports sont souvent éloignés des centre-villes, l'avion low cost n'assure en général que des relations de point à point, sans desservir les villes intermédiaires, et l'usage de l'avion implique des formalités souvent pénibles liées à la sécurité ; le car est nettement plus lent et moins confortable que le train ; la voiture est soumise aux embouteillages. Mais l'avion à bas coût, l'autocar, la voiture et le covoiturage (qui ne paient pas leurs coûts externes) ont sur le train un avantage déterminant : le faible prix du voyage.

Le prix du voyage

Certes l'usage de la voiture est coûteux si on considère son coût complet (34 centimes/km), mais l'automobiliste ne perçoit le plus souvent que son coût marginal (carburant et péages autoroutiers), égal au tiers environ du coût complet (FNAUT Infos 211, 261) ; il bénéficie par ailleurs du prix du pétrole, qui se maintient à un niveau très bas.

Pour résister à cette concurrence, la SNCF a développé des offres Grandes Lignes à bas coût (Ouigo, TGVpop, Intercités Eco) et a multiplié les prix réduits, souvent compétitifs, à grand renfort de publicité.

Mais ces « petits prix » ne sont pas proposés à tous les publics ou sur tous les itinéraires, les cartes commerciales sont coûteuses, et le train reste trop cher pour les déplacements familiaux, en particulier sur les trains à réservation obligatoire et pendant les périodes de pointe (la carte *Enfant Famille* a été stupidement supprimée en 2014 malgré nos interventions vigoureuses).

La FNAUT a souvent proposé à la SNCF d'étudier les effets d'une baisse systématique des prix du TGV sur sa fréquentation et sur son équilibre économique. La décision de baisser les prix, afin d'attirer de nouveaux clients, est un pari qu'a osé la RENFE (société nationale d'exploitation des chemins de fer espagnols) en 2013. Le succès a été tel que dès 2014, la fréquentation de l'AVE (le TGV espagnol) a dépassé celle de l'avion sur certaines lignes, notamment la principale : Madrid-Barcelone (FNAUT Infos 241).

Et si elle veut réduire durablement le prix du train, la SNCF doit traiter les causes des surcoûts de production de ses services, c'est-à-dire mettre en œuvre les principes d'exploitation du low cost aérien : utiliser plus intensément son parc de matériel roulant, qui est dimensionné pour couvrir les heures de pointe (le maintenir en circulation en heures creuses, en début de matinée, en fin de soirée, voire de nuit) et développer la polyvalence de son personnel.

La desserte du territoire

La voiture est aisément utilisable sur l'ensemble du territoire et permet le porte-à-porte. Le réseau routier est dense, continu et en bon état ; il autorise des vitesses élevées ; les voitures modernes ne tombent plus en panne ; la sécurité routière s'est nettement améliorée depuis 2002. Pour concurrencer efficacement la voiture, la SNCF doit donc disposer d'un réseau bien maillé de lignes (ce sujet sera prochainement traité dans FNAUT Infos) et offrir des services radiaux et transversaux, TGV et Intercités, couvrant l'ensemble du territoire et assurant la desserte des villes moyennes et des petites villes.

On assiste au contraire à un inquiétant démaillage du réseau, puisque même des lignes interrégionales (Clermont-Bordeaux) ne sont plus exploitées, et à la suppression de services TER, Intercités et même TGV : des TGV intersecteurs ont été supprimés, et des arrêts sont supprimés alors que la clientèle a besoin de trains caboteurs.

Des contraintes multiples

La voiture est disponible à tout moment dès lors que le plein de carburant a été fait ; le transport des bagages est facile ; enfin la voiture garantit l'intimité de ses occupants, elle est vécue comme un prolongement de l'habitat.

Pendant ce temps, l'usage du train se heurte à une accumulation de contraintes (horaires, tarifs, compostage, portiques), la SNCF estimant que le client doit être à son service et concevant son offre non à partir des demandes des voyageurs, mais à partir de ses contraintes d'exploitation alors qu'elle devrait au contraire introduire de la *simplicité* et de la *souplesse* : *aujourd'hui, il est quasiment impossible d'improviser un voyage en train.*

Les horaires des trains utilisés lors des déplacements domicile-travail sont souvent mal adaptés aux horaires de travail. Les fréquences sont notoirement insuffisantes, le cadencement des circulations est très imparfait.

La politique actuelle de réservation est contraire aux attentes des voyageurs : la réservation facultative doit être la règle sur tous les trains Intercités.

Les conditions d'échanges et de remboursements doivent être simplifiées pour devenir compréhensibles.

Les cartes de réduction SNCF ne sont pas valables sur la partie française des trajets internationaux tels que Marseille-Bruxelles ou Paris-Milan.

L'information

Il est facile de se procurer des plans précis et clairs du réseau routier. Mais l'information ferroviaire sur les itinéraires, les horaires et les tarifs est médiocre : ainsi, le voyageur ne peut pas sélectionner les trajets possibles selon les critères qui l'intéressent (prix et durée du trajet, type de train).

Les fiches horaires des Intercités et TGV, supprimées, doivent être remises en ligne et indiquer tous les arrêts.

Un guide tarifaire clair et synthétique doit être rétabli en lieu et place d'informations éparpillées, uniquement disponibles en ligne. Un encadrement du système de tarification du TGV (yield management) devrait améliorer l'information du voyageur sur l'existence et l'amplitude de la variation des prix.

Autre difficulté : les offres tarifaires deviennent peu lisibles du fait de la juxtaposition d'offres TER et Intercités sans réservation obligatoire dont les prix relèvent maintenant en partie du yield management.

La distribution

Les points de vente des titres de transport hors des gares se sont raréfiés, l'amplitude horaire d'ouverture des guichets a été réduite.

Les initiatives de SNCF Mobilités ou des autorités organisatrices segmentent l'offre et ses canaux de distribution. La dématérialisation des billets doit être étendue sans être opposée au support papier. Les solutions de distribution physique et numérique doivent assurer la fonction de guichet unique et garantir l'intermodalité tarifaire.

La mise en vente parfois très tardive des trains de nuit est inacceptable et encourage un report sur d'autres trajets ferroviaires moins pratiques, voire sur d'autres modes de transport.

Une offre rénovée et diversifiée

Le voyageur doit être valorisé par un accueil de meilleure qualité. Le confort doit être revu (matériel accessible, correspondances quai à quai...). Et, quoi qu'on dise, la vitesse reste un élément d'attractivité du train : les horaires sont trop détendus (FNAUT Infos 258).

Enfin l'offre doit être diversifiée : le voyageur a besoin de TER, de trains Intercités, de TGV. Les trains de nuit nationaux et internationaux sont un excellent mode de transport low cost par leur capacité à incorporer des voitures de niveaux de services différents.

Une autre approche de la mobilité des habitants des zones périphériques

(Pixabay)

La FNAUT a su faire des propositions pour répondre aux problèmes de mobilité des habitants des zones périurbaines et rurales. Elle s'est en particulier insurgée contre l'idée que la dépendance automobile est une fatalité dans ces zones « périphériques » et défendu la thèse qu'il est possible d'y développer des transports collectifs efficaces à un coût acceptable (FNAUT Infos 270).

Il nous a semblé utile d'élargir le débat et de juxtaposer deux points de vue différents : celui du géographe **Christophe Guilly** (encadré page suivante), et celui de l'expert lillois **Mathieu Chassignet** (www.alternatives-economiques.fr/carburants-perdants/00086957). Selon Mathieu Chassignet, **qui a exploité les données de l'INSEE**, « on brandit des généralités sans vérifier, mais si on regarde les chiffres, on s'aperçoit que c'est faux ».

La distance domicile-travail

On dit souvent que ce sont les moins riches qui se retrouvent contraints d'habiter le plus loin de leur lieu de travail. En réalité, contrairement à une idée reçue, au-delà de certains cas particuliers, *l'éloignement est proportionnel aux revenus du ménage*, il varie de 8 à 17 km : ce sont les plus riches qui habitent le plus loin de leur travail. Et la tendance s'accroît : les enquêtes ENTND 1994 et 2008 montrent que l'éloignement a peu augmenté pour les moins aisés et beaucoup augmenté pour les plus aisés (diagramme 1).

Les enquêtes de l'INSEE montrent d'autre part que l'éloignement n'est pas le fait des familles qui iraient loin d'une grande ville pour chercher un logement plus spacieux.

Les déplacements domicile-travail

Les moins riches utilisent bien moins la voiture que les plus aisés : 38 % se rendent au travail en voiture contre 70 % pour les plus riches. Inversement, les moins favorisés recourent plus à la marche, au vélo et aux transports collectifs (diagramme 2).

Les autres déplacements

Il n'y a pas que les déplacements domicile-travail qui comptent. Si on regarde l'ensemble des déplacements (domicile-travail, études, achats, services...) sur une semaine, on retrouve la même corrélation entre distance parcourue et niveau de revenus.

Le taux de motorisation

Plus ses revenus sont élevés, plus un ménage possède de voitures. Le 10^e décile (les 10 % les plus riches) possède plus de 2 fois plus de voitures que le 1^{er} décile (les 10 % les moins riches).

De même, les voitures possédées par les ménages les plus aisés parcourent sur une année plus de kilomètres que les voitures possédées par les ménages les moins aisés. Au total, les ménages les plus aisés parcourent près de 3 fois plus de kilomètres en voiture chaque année que les ménages les moins aisés (diagramme 3).

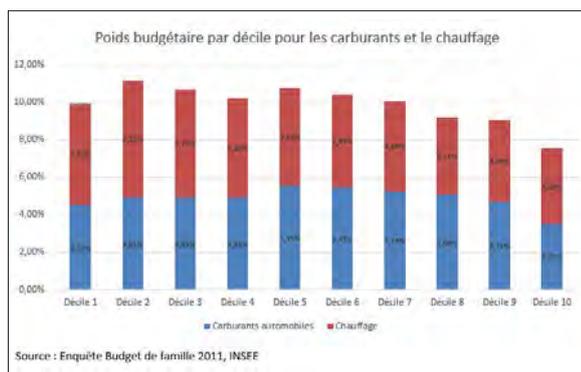
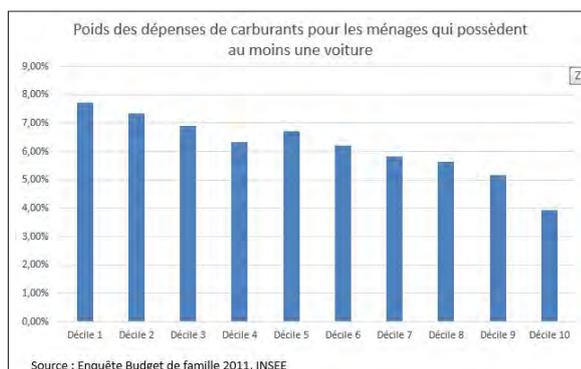
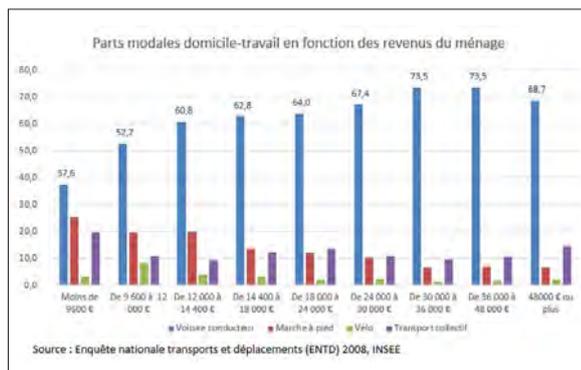
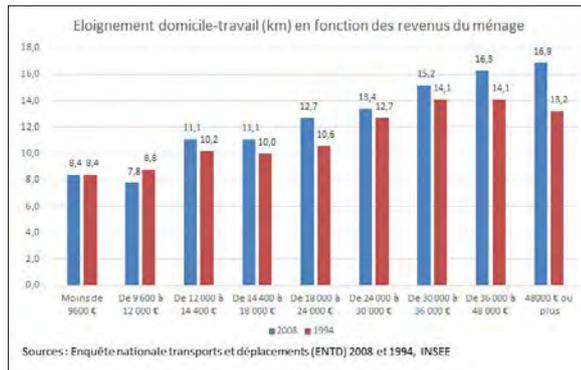
Les budgets voiture et chauffage

Les ménages les moins aisés possèdent des voitures plus anciennes et donc plus consommatrices de carburant. Mais la consommation plus importante de ces voitures anciennes est très loin de compenser le fait qu'elles roulent beaucoup moins. *Le budget carburant des ménages est donc lui aussi proportionnel aux revenus.*

Le poids budgétaire des carburants et du chauffage

Le poids des carburants (dépenses divisées par les dépenses totales du ménage) n'est pas plus important en moyenne pour les ménages les moins aisés que pour les plus riches. Cependant 40 % des ménages du 1^{er} décile ne sont pas motorisés contre moins de 10 % des ménages du 10^e décile. Si on ne regarde que les ménages motorisés, le poids du carburant sur le budget des ménages modestes ressort plus nettement (diagramme 4).

Le budget chauffage semble en revanche plus pénaliser les ménages modestes par rapport aux ménages aisés (6 % du budget contre 4 %) (diagramme 5). Le chèque énergie semble donc plus justifié qu'un chèque carburant (d'autant plus que, concernant le chauffage, il n'y a que peu de risque d'effet rebond).



Point de vue d'un géographe sur les Gilets jaunes

Christophe Guilluy est l'auteur de « La fin de la classe moyenne occidentale » et de « La France périphérique ». Il a été interrogé par Le Parisien, nous résumons ses réponses à titre d'information.

« La contestation des Gilets jaunes va bien au-delà de la simple question du prix des carburants, c'est un ras-le-bol général qui s'exprime.

Le phénomène est-il homogène ?

Oui, la grogne vient de territoires moins productifs économiquement, où le chômage est très implanté. Ce sont des territoires ruraux, des petites et moyennes villes souvent éloignées des grandes métropoles : ce que j'appelle la « France périphérique ». Ce sont des lieux où vivent les classes moyennes, les ouvriers, les petits salariés, les indépendants, les retraités.

Cette majorité de la population subit depuis 20 à 30 ans une recomposition économique qui l'a desservie. Elle n'est plus intégrée politiquement et économiquement. Elle a subi la fermeture progressive des usines (et le retour à l'emploi est très compliqué), la désertification médicale, le départ des services publics et des commerces. Tout cela s'est cristallisé autour de la question centrale du pouvoir d'achat. Le mouvement des Gilets jaunes est la conséquence de tous ces éléments.

S'agit-il d'une énième contestation populaire, comme celle des Bonnets rouges, ou d'un mouvement durable ?

Difficile à dire. Le ressentiment est gigantesque. Les problèmes sont désormais sur la table. Si la contestation des Gilets jaunes ne perdure pas, un autre mouvement émergera de ces territoires plus tard, car rien n'aura été réglé.

Le dialogue entre ces populations et la classe politique semble coupé...

Oui. Le monde d'en haut ne parle plus au monde d'en bas. Et le monde d'en bas n'écoute plus le monde d'en haut. Les élites sont rassemblées dans des métropoles où il y a du travail et de l'argent. Elles continuent de s'adresser à une classe moyenne et à une réalité sociale qui n'existent plus.

Les mesures d'accompagnement à la conversion d'un véhicule propre n'ont pas atténué la colère des Gilets jaunes.

Les réponses du gouvernement sont à côté de la plaque. Les gens ne demandent pas des solutions pour financer un nouveau véhicule. Ils attendent des réponses de fond où on leur explique quelle place ils ont dans ce pays. Bien des élus locaux ont des projets pour relancer leur territoire, mais pas d'argent pour les mettre en place. Il faut développer ces régions, partir du peuple plutôt que des premiers de cordée.

Une vraie concertation sur les services TER ?

Une concertation sérieuse entre la Région, Autorité Organisatrice des Transports, l'opérateur du TER (actuellement SNCF Mobilités), SNCF Réseau et les associations représentant les usagers est indispensable. La FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes a énoncé 7 principes d'organisation de la concertation.

1. Les pratiques de mobilité évoluent mais le transport ferroviaire, seul transport de masse efficace, reste le cœur du dispositif autour duquel peuvent et doivent s'articuler les autres modes : autocar, covoiturage, vélo, transport urbain... Le bon fonctionnement des trains TER doit donc recevoir la priorité.

2. Auvergne-Rhône-Alpes est une région étendue et contrastée. Un même modèle de concertation ne peut être adapté à toutes les situations. Certaines associations regroupent les usagers d'une seule ligne ; d'autres travaillent sur une étoile ferroviaire ; d'autres encore sont implantées sur un bassin de vie et traitent de toutes les mobilités.

Ce sont les associations locales d'usagers qui sont le mieux à même de préciser le mode de fonctionnement souhaitable de la concertation.

3. Les réunions techniques préparatoires aux réunions de concertation avec les associations sont indispensables. C'est grâce à elles que les associations peuvent faire connaître les demandes, réclamations et propositions concernant tous les

aspects des services TER (horaires des trains, tarification, billettique, qualité de service, intermodalité), et que des solutions répondant aux préoccupations des usagers peuvent être étudiées.

4. Les modalités pratiques de ces réunions préparatoires doivent être décidées au préalable avec les associations concernées pour que leurs représentants puissent y participer.

5. En cas de travaux sur les voies ou de modification d'un service, une réunion de concertation spécifique doit être organisée suffisamment à l'avance pour que les demandes des usagers puissent être prises en compte.

6. Les réunions associant tous les opérateurs de mobilité d'un bassin de vie peuvent être efficaces à condition que les sujets à traiter soient précis et en nombre raisonnable.

7. La présence d'un élu régional et des élus locaux aux réunions de concertation est nécessaire. Si d'autres Autorités organisatrices des transports sont impliquées, il faut aussi qu'un de leurs élus participe aux réunions.

Tout pour la voiture

Le 18 novembre dernier, juste après le bouclage du FNAUT Infos 270, le Premier ministre a annoncé l'annulation de diverses mesures décidées mi-novembre pour répondre aux exigences des gilets jaunes : la hausse et l'extension du chèque énergie à 2 millions de ménages, le relèvement du barème fiscal kilométrique pour les propriétaires de petites cylindrées et le doublement de la prime à la conversion pour les « gros rouleurs » (actifs non imposables qui roulent plus de 60 km par jour pour aller travailler et rentrer chez eux).

Le Premier ministre estimait en effet que ces mesures n'étaient plus justifiées, les hausses des taxes sur les carburants (6,9 centimes sur le gazole et 2,9 sur le SP 95) ayant été annulées pour 2019 et des mesures favorables au pouvoir d'achat ayant été prises.

Il aurait pu ajouter que le prix du baril de pétrole brut avait baissé de 22 dollars entre le 1er octobre et le 1er décembre (- 27 %), ce qui a entraîné, selon le calcul de l'économiste Jean-Marie Beauvais, une baisse de 12 % du prix du litre de gazole HT et 7 % TTC, soit 10 centimes à la pompe. Une baisse très supérieure à la hausse des taxes qui avait été décidée puis annulée : c'est bien ce qui est observé à la pompe, où le prix du litre de gazole est devenu voisin de 1,40 €.

Quelques heures plus tard, les mesures annulées étaient rétablies à la demande de l'Élysée et sous la pression de nombreux parlementaires LREM. Selon Amélie de Montchalin, députée de l'Essonne, il s'agit d'une « victoire de la vie quotidienne ». Certes le chèque énergie est un dispositif d'aide au paiement des dépenses de chauffage ou d'isolation des logements par les ménages modestes, son extension semble justifiée (voir bas page 8). Mais il n'en est pas de même des mesures d'aide directe aux automobilistes (dont l'abandon aurait permis de financer la rénovation d'une « petite ligne » ferroviaire : 40 M€ sont nécessaires pour Tours-Loches).

Il est regrettable qu'un député de la majorité, Matthieu Orphelin, membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, ne l'ait pas compris et ait plaidé pour le retour du relèvement du barème fiscal kilométrique (ce dispositif qui permet aux salariés et indépendants de déduire les frais de transport domicile-travail des revenus imposables) et de la super-prime à la conversion des véhicules (4 000 €) pour les gros rouleurs - un retour qu'il a salué comme « une excellente nouvelle ». Pas pour l'environnement : comme encouragement à l'usage de la voiture et à l'allongement de la distance domicile-travail, on ne fait pas mieux...

La généralisation de la médiation dans le secteur des transports

Dans le contexte d'une généralisation de la médiation à l'ensemble des secteurs de la consommation, Imane El Bouanani, Marc Debrincat, Jovanah Murugan et Anne-Sophie Trcera, du service juridique de la FNAUT, ont analysé la situation du secteur des transports et proposé des améliorations.

Le principe de la médiation

La médiation est un des modes de règlement des litiges. Elle permet au consommateur de résoudre un litige lorsque le dialogue avec le professionnel n'a pas permis d'aboutir, en s'adressant à un tiers, le médiateur.

La médiation est relativement rapide, de l'ordre de quelques semaines ou mois, et gratuite. Le consommateur conserve son droit à agir en justice si la médiation ne lui apporte pas satisfaction ; il n'est pas lié par la proposition du médiateur, qui ne reste qu'un avis sur le dossier ; enfin la prescription concernant le litige est suspendue le temps de l'étude du dossier par le médiateur.

Toutefois, il est nécessaire que le consommateur ait déjà essayé de résoudre le litige directement auprès du professionnel, qu'une solution satisfaisante ne lui ait pas été proposée, et qu'il n'ait pas saisi la justice de ce désaccord.

La médiation a un impact positif pour l'ensemble des consommateurs, car le médiateur peut émettre des recommandations visant à améliorer le traitement des litiges dans son ensemble et à prévenir leur apparition.

Les autres possibilités de règlement des litiges

La possibilité offerte récemment à un professionnel de recourir à l'arbitrage, qui fait intervenir un tiers indépendant, ne relève pas de la médiation.

En cas d'arbitrage, le consommateur perd son droit à agir en justice : il ne peut qu'accepter la décision de l'arbitre, sans recours possible. Le litige sort alors des juridictions, sans certitude sur le respect du droit des consommateurs, sans visibilité sur les décisions prises puisqu'elles ne sont pas publiques, sans possibilité d'établir une jurisprudence.

Les actes du 21^e congrès de la FNAUT

Les actes comprennent un résumé du rapport de conjoncture, la motion du congrès, les principales déclarations des élus invités au débat du samedi matin, un résumé de l'exposé de Patrick Jeanet, les Tickets Verts et Rouges, Coups de chapeau et Amendes, un compte-rendu des travaux des ateliers et les exposés présentés à la fin du congrès. Le document peut être demandé au siège de la FNAUT (chèque de 5 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

Par ailleurs, la médiation ne doit pas être confondue avec le système de guichet unique des organismes de règlement extrajudiciaire des litiges mis en place par l'Union européenne. Ce système ne s'impose pas au professionnel, qui est libre de l'accepter ou non.

Le contexte juridique

L'Union européenne a généralisé la médiation à tous les secteurs de la consommation. Selon le droit européen, les professionnels peuvent choisir entre une médiation de secteur et des médiations d'entreprise. Un médiateur sectoriel est compétent pour tous les médiateurs d'un même secteur d'activités, tandis qu'un médiateur d'entreprise n'est compétent que pour l'entreprise considérée. Deux obligations sont imposées aux professionnels : garantir au consommateur le recours effectif à un dispositif de médiation de la consommation ; faire connaître au consommateur le médiateur compétent et le moyen de le saisir.

En cas de manquement à ces obligations, des sanctions sont prononcées par la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF).

L'obligation de la médiation dans les transports : état des lieux

Malgré l'obligation pour les professionnels de mettre à la disposition des consommateurs des systèmes de médiation, des champs restent encore non-couverts. Ainsi, dans le secteur des transports et malgré l'existence d'opérateurs importants, il n'existe pas, à ce jour, de médiateurs notamment pour les nouvelles mobilités (VTC, location de deux-roues en free floating, covoiturage, voitures en libre-service et autopartage).

Le code de la consommation rend obligatoire l'information précontractuelle sur la possibilité de recourir à un médiateur. De plus, l'information du consommateur sur le médiateur doit se faire sur son site internet, ses conditions générales de vente (CGV), ses bons de commande, ou par tous moyens appropriés en l'absence de tels supports.

Nous avons analysé le respect de ces obligations par les entreprises issues de quinze secteurs différents du transport public et constaté l'absence de mise en place de la médiation dans le secteur des VTC et des taxis. Nous avons donc demandé à certaines entreprises de VTC (Uber France, LeCab, Chauffeur Privé) et de taxis (G7 Booking, Alpha taxis) de désigner un médiateur et d'en informer le consommateur.

Brèves

Mauvais conseil

Raymond Soubie, ancien conseiller de Nicolas Sarkozy : « le gouvernement pourrait ajuster l'évolution des taxes sur les carburants à celle du prix du pétrole, afin de limiter les hausses de prix à la pompe. Ce serait protéger les consommateurs sans renoncer à la fiscalité écologique ». Protéger vraiment le consommateur, c'est au contraire l'habituer à une énergie chère et l'inciter à réduire sa dépendance à la voiture...

Fumer sur les quais ?

Il est aujourd'hui interdit de fumer dans les bâtiments des gares, mais pas sur les quais extérieurs, sauf à Paris (où l'interdiction, décrétée par le Préfet de Police, n'est pas respectée). Suite aux plaintes des voyageurs, l'association Les Droits des Non-Fumeurs (dnf.asso.fr) demande que l'interdiction soit étendue aux quais de toutes les gares, comme en Scandinavie.

Vocabulaire à la mode

Afin de pérenniser une mobilité autonome, inclusive et sans couture du quotidien, et compte tenu de la multiplicité et de la complexité des enjeux, il convient d'articuler une concertation assumée et une problématique innovante du changement d'échelle des initiatives avec la mobilisation, le basculement stratégique et la mise en réseau de la société civile et du tissu associatif territorial vers un nouveau paradigme démocratique et environnemental dans le cadre d'un nouvel outil contractuel de la transition énergétique, solidaire, écologique et durable grâce au signal d'une ingénierie d'appui et à un management citoyen de la gouvernance (d'après un texte du CESE).

Le train aboiera trois fois

Le Japon connaît une hécatombe de cerfs aux abords des voies ferrées : les animaux sont attirés par les rails car ceux-ci contiennent du fer, un élément nécessaire à leur alimentation. Des trains ont été équipés de haut-parleurs qui diffusent des brames de cerfs pour alerter les animaux, puis des aboiements de chiens pour les faire fuir. Résultat : les intrusions sur les voies ferrées ont été réduites de 45 %.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°271
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Av de la Plage - 86240 Ligugé

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

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : https://www.fnaut.fr

Décentralisation... et démocratie ?

L'Association des Maires de France, l'Association des Départements de France, et l'association Régions de France ont lancé à Marseille, le 26 septembre 2018, un « appel pour les libertés locales ». Les élus territoriaux dénoncent une recentralisation de plus en plus flagrante : « notre pays meurt de son ultra-centralisation ; nous ne pouvons plus accepter la prise de pouvoir et le mépris d'une technocratie, enfermée dans ses certitudes et coupée de nos territoires et de nos vies ».

La FNAUT ne peut qu'approuver cet appel solennel pour une relance de la décentralisation, suivant l'exemple de beaucoup de nos voisins européens : plus les décideurs sont proches du terrain et des électeurs, plus les décisions ont des chances de répondre aux besoins de la population et de relayer ses aspirations économiques, sociales et environnementales.

La gestion des lycées par les Régions et celle des trains TER, qui ont connu un renouveau remarquable depuis vingt ans, le démontre de manière évidente.

Ceci étant, encore faut-il que les besoins et les aspirations de la populations puissent s'exprimer aisément. Selon leurs associations, « les élus locaux sont vaguement consultés mais jamais écoutés ». Mais ne peut-on en dire autant des associations d'intérêt général (défenseurs de l'environnement, usagers des services publics...), trop souvent ignorées, voire étouffées financièrement, par ces mêmes élus locaux ? La gestion coupée du terrain est-elle seulement le fait de l'Etat ?

L'appel des élus pour les libertés locales ne s'accompagne malheureusement d'aucun engagement à approfondir la démocratie locale, qui aurait pourtant tout à gagner d'une participation vraie et systématique de la population aux décisions qui la concernent.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Les aides publiques aux services d'autocars librement organisés	2-5
La régression de l'offre TGV	6
Le train à hydrogène	7
Les trains de nuit	8
Le trolleybus	9
La chronique du Lyon-Turin	10
Oslo, ville sans voitures	11
La voiture et l'espace public	12

Les dépenses publiques dues aux services de cars librement organisés

Les services de cars « Macron », appelés dorénavant Services Librement Organisés (SLO), se sont considérablement développés depuis leur légalisation par la loi Macron du 6 août 2015. Comme l'a montré une expertise suggérée par la FNAUT et réalisée par Bruno Cordier (cabinet ADETEC), ces services ont bénéficié en 2016 d'une aide publique d'environ 24 M€ (57 % fournis par l'Etat, 43 % par les Régions) : 66 % de cette dépense correspond à l'usage des infrastructures routières et 23 % aux pertes de recettes du TER, compensées par les Régions ; la perte de clientèle TGV et Intercités a coûté 54 M€ à SNCF Mobilités. En 2017, la dépense publique a été d'environ 26 M€ (+ 11 %), la perte financière de SNCF Mobilités a atteint 67 M€ (+ 24 %).

Une erreur d'analyse

Selon la ministre des Transports, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) veut sortir de la logique du tout TGV « qui a poussé au tout-voiture beaucoup de nos concitoyens, laissés sans autre solution pour se déplacer ». Il est certain que les habitants des zones périurbaines et rurales sont aujourd'hui privés de transport collectif performant, ferroviaire ou routier. Mais faut-il - c'est la mode - en rendre le TGV responsable ?

Qui, sinon les gouvernements précédents, mais aussi l'actuel, a laissé la SNCF décider de la politique d'aménagement du territoire et supprimer des centaines de km de voies ferrées et des relations TGV, ou les exploiter de manière à décourager la clientèle et à la rejeter vers la voiture ?

Qui, sinon l'Etat, a longtemps investi exagérément sur les routes au nom du « désenclavement » et poussé les Régions à faire de même au détriment des lignes régionales dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions (FNAUT Infos 240) ?

Qui a lancé la construction de tant d'autoroutes qui n'ont fait que générer des trafics nouveaux sans venir à bout de la congestion, et oublié l'entretien du réseau ferré classique ?

Qui a laissé se développer l'étalement urbain, les lotissements, les grandes surfaces commerciales, les hôpitaux et autres services publics, sans se préoccuper de leur desserte collective ?

Faire porter au TGV, utilisé chaque année par 140 millions de voyageurs (trafic domestique 110 et international 30), la responsabilité de la dépendance automobile est trop facile : on trouve en France 3 000 km de LGV contre 12 000 km d'autoroutes... et le TGV concurrence efficacement la voiture et l'avion.

La LOM accorde des crédits considérables au rail, mais le retard à combler est immense et les voyageurs ont besoin de toutes les composantes du transport ferroviaire : TER, Intercités, TGV.

Le développement simultané de ces offres exige des choix encore plus nets entre la route et le transport collectif.

Les services d'autocars SLO

Les SLO en chiffres

• Les opérateurs

Les services SLO sont exploités par **3 opérateurs** principaux : Flixbus (société privée), Ouibus (filiale de SNCF Mobilités, vendue récemment à Blablacar) et Isilines-Eurolines (groupe Transdev).

• L'offre

En moyenne annuelle, **le nombre des communes desservies** augmente régulièrement ; il a été de 183 en 2016 et de 237 en 2017. Certaines communes ne sont desservies que l'hiver, ou que l'été.

Le nombre des liaisons assurées entre deux communes augmente lui aussi ; il a été de 913 en 2016 et de 1199 en 2017. Le kilométrage parcouru par les autocars a diminué de 14 % entre 2016 et 2017 mais **l'offre**, chiffrée en sièges.km, n'a pas diminué, la suppression de certaines relations peu fréquentées ayant été compensée par l'augmentation de la capacité moyenne des cars.

• La fréquentation

La fréquentation a été de 6,2 millions de voyageurs en 2016 et a atteint 7,1 millions en 2017 (+ 15 %). Le développement des offres ferroviaires à bas coût et la hausse des tarifs SLO l'ont freinée, mais sa hausse est repartie, en particulier avec la création récente de dessertes d'aéroports. Par suite, le nombre de voyageurs.km a augmenté de 6 % en 2017, **la longueur moyenne du trajet** passant de 339 km en 2016 à 315 km. Fin 2017 et début 2018, les lignes les plus fréquentées sont Lille-Paris, Lyon Aéroport - Grenoble, Lyon-Paris, Paris-Rouen et Lyon-Grenoble.

Le taux moyen d'occupation des autocars, qui était encore d'environ 30 % en 2015, est en forte progression : il est passé de 40 % en 2016 à 51 % en 2017 (+ 26 %) suite à la hausse de la fréquentation et à la suppression de relations peu fréquentées.

• La tarification

Après une période de prix d'appel (3,2 € pour 100 km) pour attirer les voyageurs, la politique tarifaire des autocaristes est devenue un peu plus réaliste : le tarif moyen est passé de 4 € pour 100 km en 2016 à 4,7 € en 2017 (+ 17 %). **Le tarif moyen** des dessertes d'aéroports est plus élevé (7,3 € pour 100 km au 4ème trimestre 2017) que celui des autres liaisons (4,6 €).

• Les recettes

Les recettes commerciales HT augmentent : 83 M€ en 2016, 105 M€ en 2017 (+ 26 %). **La recette kilométrique moyenne** est en forte hausse, de 0,76 € en 2016 à 1,08 € en 2017 (+ 42 %) sous l'effet des hausses des tarifs et du taux d'occupation des véhicules. Mais le déficit global des exploitants reste notable : environ 80 M€ en 2016, 50 M€ en 2017 (la recette kilométrique devrait atteindre environ 1,90 € pour l'annuler).

Certains responsables politiques dénoncent avec complaisance les subventions « trop élevées » accordées aux transports collectifs. Mais les transports collectifs ne sont pas les seuls à bénéficier de l'aide du contribuable.

Nous présentons ici une expertise de Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, réalisée à la suggestion de la FNAUT, qui a concerné les aides publiques aux services d'autocars SLO, couramment appelés cars Macron.

Cette expertise constitue la suite logique de celle déjà réalisée par Bruno Cordier sur les aides publiques au covoiturage (FNAUT Infos 261). Dans notre prochain numéro, nous présenterons les résultats d'une troisième expertise sur les aides publiques au transport aérien.

Les chiffres figurant dans cette étude se rapportent à l'année 2016 ; une actualisation pour 2017, particulièrement instructive, est donnée page 5.

La création des services SLO

Avant 2011, seuls les services routiers réguliers conventionnés par l'autorité organisatrice de transport d'une collectivité locale, départementale ou régionale étaient autorisés.

La loi ORTF ou loi Bussereau du 8 décembre 2009 a autorisé, à partir de 2011, le cabotage sur le territoire national des services internationaux réguliers (routiers et ferroviaires) de voyageurs.

Puis **la loi Macron du 6 août 2015** a entièrement libéralisé le marché intérieur du transport routier, c'est-à-dire autorisé la création de services réguliers non conventionnés par une autorité organisatrice de transport (FNAUT Infos 252). Les liaisons comportant des arrêts distants de moins de 100 km et susceptibles de menacer l'équilibre économique d'un service conventionné (train ou car) peuvent cependant être interdites ou limitées par l'ARAFER suite à la saisine d'une autorité organisatrice.

La part de marché des services SLO

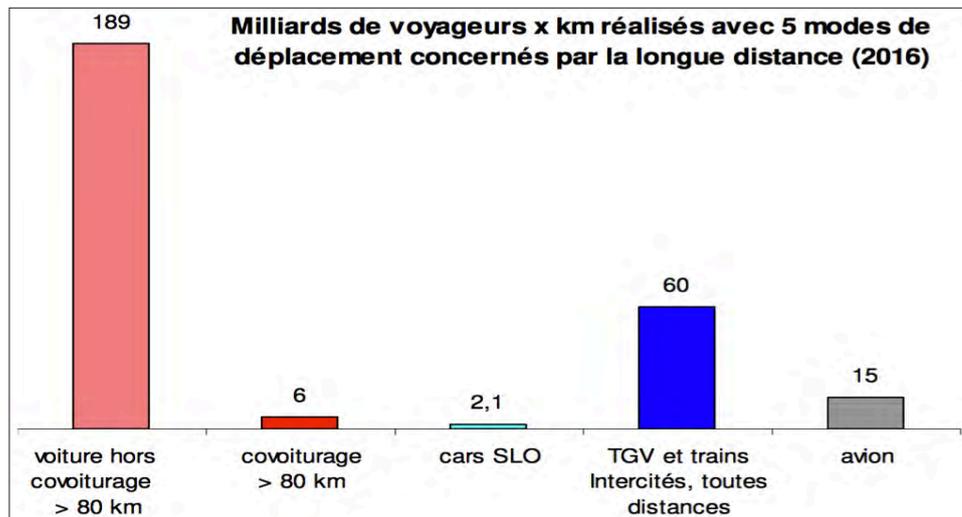
En 2016, les services de cars SLO ont représenté, en kilométrage parcouru, 0,02 % du trafic routier total, 0,4 % du trafic total des véhicules lourds et 5 % du trafic total des autocars.

Exprimés en voyageurs.km, ces services assurent 0,2 % des déplacements de personnes toutes distances confondues, 0,6 % des déplacements de personnes à longue distance (plus de 80 km), 1,1 % des déplacements effectués en transport collectif et 3 % des déplacements effectués en car ou bus.

Les déplacements à longue distance

Le trafic des cars SLO est donc marginal dans le marché global des transports. Mais si on sélectionne le marché des déplacements à longue distance (plus de 80 km), on constate (graphique ci-dessous) que ce trafic n'est pas négligeable (les trafics collectifs urbain, TER et routier régional, qui sont principalement des transports de proximité, ne sont pas considérés ici ; les trafics SLO, Intercités et TGV effectués sur moins de 80 km sont négligeables). En gros, un voyage à longue distance sur 150 à 200 est effectué en car SLO.

En 2016, les déplacements en cars SLO, **chiffrés en voyageurs.km**, ont représenté 1,1 % des déplacements effectués en voiture (hors covoiturage), 35 % des déplacements effectués en covoiturage longue distance, 3,5 % des déplacements effectués en train (TGV et Intercités) et 14 % des déplacements intérieurs effectués en avion.



Les dépenses publiques dues aux cars SLO

Les dépenses directes

Les dépenses publiques en faveur des services SLO ont été de 23,7 M€, soit environ 24 M€, en 2016 (premier graphique ci-dessous) :

- 66 % (15,6 M€) correspondent à l'usage des infrastructures routières (11,7 M€ à la charge de l'Etat et 3,9 M€ à la charge des Départements) ;
- 23 % (5,5 M€) correspondent aux pertes de recettes des transports ferroviaires conventionnés (TER) et sont pris en charge par les Régions ;
- 8 % (2 M€) sont liés à des emplois publics (90 % à la charge de l'Etat, 10 % à la charge des Régions) ;
- 3 % (0,6 M€) sont liés à l'usage des gares routières gérées par des collectivités locales et des sociétés d'économie mixte (SEM) ;
- les recettes, liées notamment aux amendes, sont déduites.

Au total, 57 % des dépenses publiques sont à la charge de l'Etat (13,5 M€) et 43 % à la charge des collectivités territoriales (10,2 M€).

On constate que les coûts d'usage des infrastructures routières sont prépondérants. Ces coûts ont été déterminés à partir des données suivantes, fournies par le Conseil général du développement durable :

- les dépenses de l'Etat et celles des collectivités territoriales pour les routes et la sécurité routière ;
- la répartition des coûts d'usage des routes entre voitures, véhicules utilitaires légers et véhicules lourds ;
- la part des autocars SLO, en véhicules km, dans la circulation routière (l'usure des routes est à peu près la même pour les bus, les cars et les camions) ;
- enfin une estimation de la répartition du trafic SLO sur les différents types de voiries (autoroutes 60 %, réseau national 30 %, réseau local 10 %).

Le manque à gagner de SNCF Mobilités et les externalités (accidents, émissions de CO2...) ne sont pas pris en compte dans l'évaluation des dépenses publiques directes pour les cars SLO.

Les reports modaux

En 2016, l'ARAFER a montré que, si les services SLO n'existaient pas, 17 % de leurs usagers actuels ne se seraient pas déplacés, 37 % auraient pris le train, 19 % une voiture personnelle ou de location et 2 % l'avion, enfin 25 % auraient fait du covoiturage (deuxième graphique ci-dessous).

Selon la même enquête, pour les trajets de moins de 250 km (2,7 M de trajets SLO en 2016, distance moyenne 175 km), le report se serait fait sur la voiture (26 % des usagers), le covoiturage (23%), le TER (7 %), l'Intercités (9 %) et le TGV (20 %).

Pour les trajets de plus de 250 km (3,5 M de trajets en 2016, distance moyenne 470 km), le report se serait fait sur la voiture (12 % des usagers), le covoiturage (26 %), le TER (2 %), l'Intercités (7 %), le TGV (29 %) et l'avion (4 %).

De ces données, Bruno Cordier a pu calculer qu'en 2016 :

- les cars SLO ont pris au train 792 M de voyageurs.km (dont 7 % au TER, 18 % aux Intercités, 75 % au TGV) ;
- le rail (tous trains confondus, y compris les trains et RER franciliens) a perdu 0,85% de sa clientèle voyageurs ;
- les trains et RER franciliens ne sont pas concurrencés par les cars SLO ;
- les trains Intercités ont perdu 2 % de leur clientèle, le TGV 1,1 % et les trains TER 0,3 % seulement (ce qui est logique puisque les services SLO comportant des arrêts distants de moins de 100 km peuvent être interdits).

Le covoiturage (toutes distances confondues) a pris en 2015 2,1 fois plus de voyageurs.km au train que les cars SLO en 2016

(1,5 fois plus au TGV, 2 fois plus aux Intercités et 9 fois plus au TER et aux trains et RER franciliens).

En 2016, le covoiturage longue distance a donc davantage concurrencé le train que les cars SLO.

Le manque à gagner de SNCF Mobilités

Le prix moyen du TGV est de 10,4 centimes/km, mais l'usager des cars SLO est en général un jeune qui bénéficie de tarifs SNCF réduits, d'où une perte de recette estimée à 8,3 centimes/km (- 20 % par rapport au tarif normal), et un manque à gagner de 50 M€/an avec TVA, 45 M€ HT.

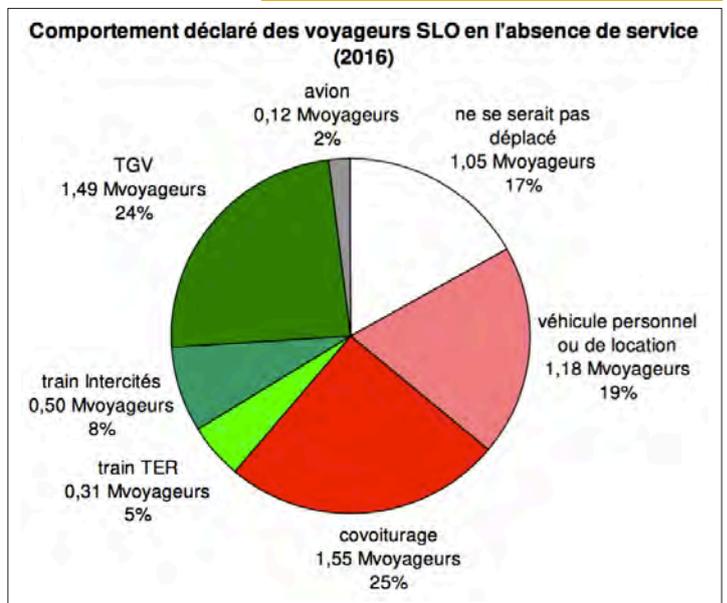
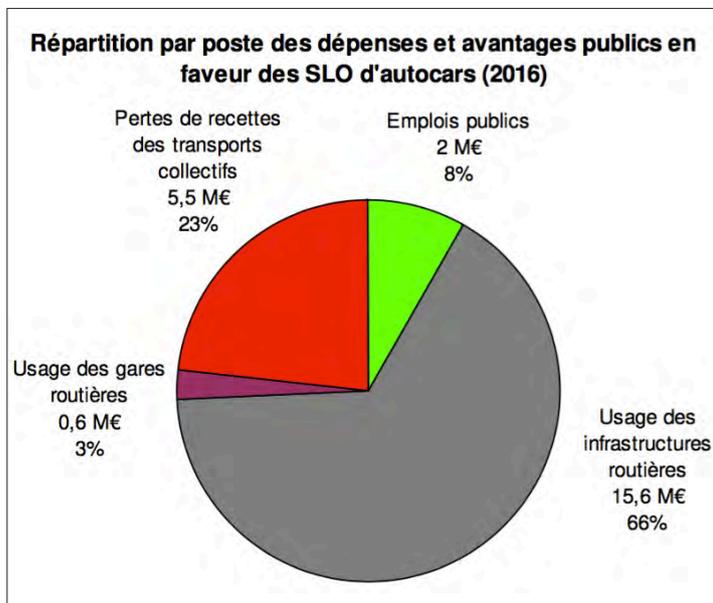
Un calcul analogue montre que le manque à gagner des trains Intercités est de 9 M€ et celui des TER de 5,5 M€ HT (dans le cas des TER, aucune minoration du tarif n'est appliquée car les abonnés, majoritaires, sont peu attirés par les cars SLO).

Au total, le manque à gagner de SNCF Mobilités a donc été de 59,5 M€. en 2016. La perte TER a été compensée par les Régions. Les pertes de recettes à la charge de SNCF Mobilités, dues à la concurrence faite aux TGV et Intercités, se montent donc à 54 M€/an.

Une expertise difficile

Les statistiques disponibles sur les déplacements sont données en voyageurs.km. Le nombre de voyages et la longueur moyenne d'un trajet n'est connue que pour certains modes (notamment les cars SLO).

Pour les modes dits interurbains et les transports occasionnels (manifestations, tourisme), le nombre de voyages n'est pas connu et aucune distinction n'est faite entre les déplacements à courte et longue distance.



Les coûts externes des cars SLO

Le coût des principales externalités des cars SLO a pu être calculé.

L'existence de l'offre de cars SLO provoque une induction importante de déplacements et une forte concurrence faite au train.

En 2016, elle a entraîné une consommation supplémentaire de 4 800 tonnes eq pétrole en 2016 et des émissions supplémentaires de 21 000 tonnes de CO₂ ; à raison de 45 €/tonne de CO₂ (selon l'évaluation du rapport Quinet), le coût de ces émissions pour la collectivité a été de 0,9 M€.

Le coût des accidents corporels impliquant un car SLO a été de 10,4 M€ en 2016 (coût direct des accidents évalué selon la méthode économique classique, voir page 3).

Mais si on compare les situations avec et sans services SLO (c'est la méthode différentielle), on constate au contraire une économie de 18,7 M€ sur le coût des accidents du fait des reports de la voiture sur l'autocar.

Quant au coût d'usage des infrastructures routières, il a été, en 2016, de 15,6 M€ (coût direct évalué selon la méthode économique classique) et de 11 M€ seulement selon la méthode différentielle en raison des reports de la voiture sur le car.

Comparaison avec les autres modes de transport

Bruno Cordier a calculé le montant des dépenses publiques dues aux différents modes de déplacement en les rapportant au voyageur.km (graphique 1, aides 2016, et 2015 pour le covoiturage).

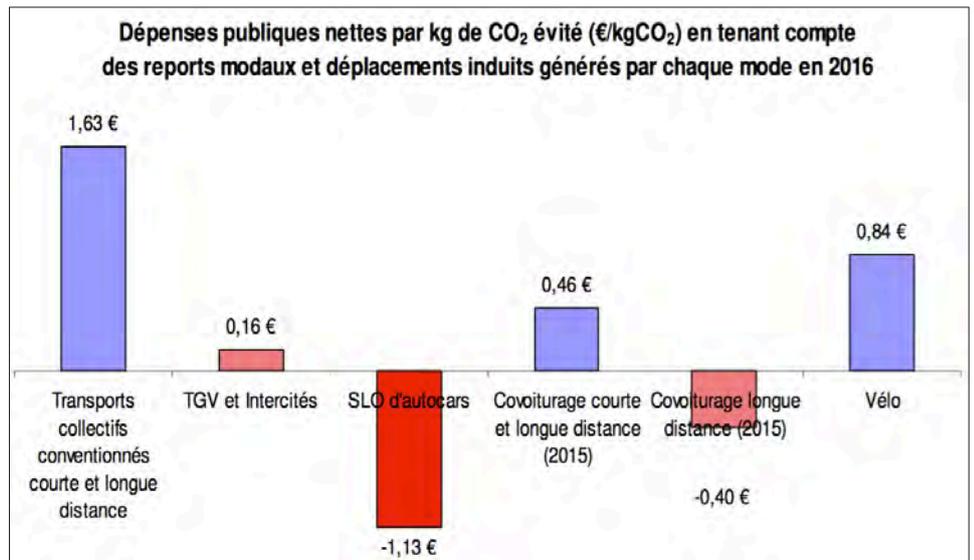
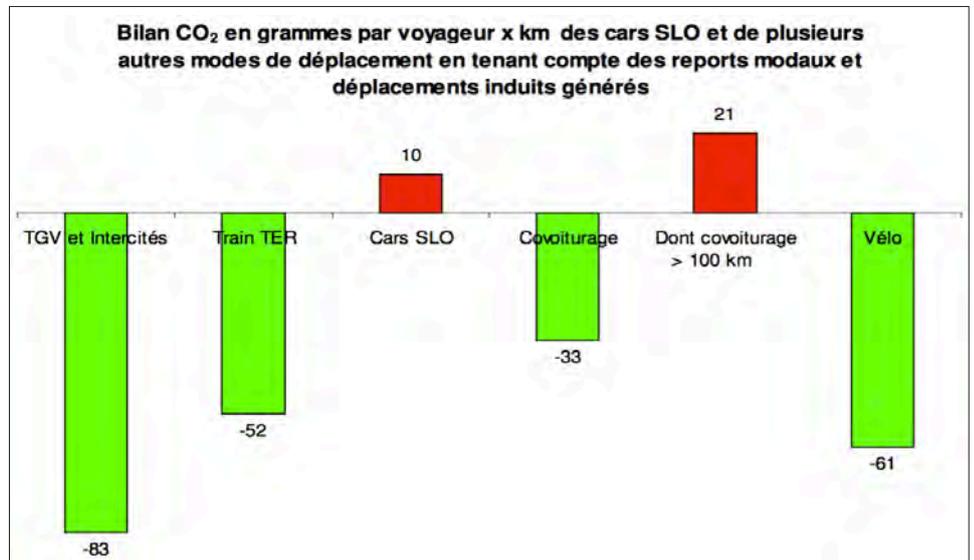
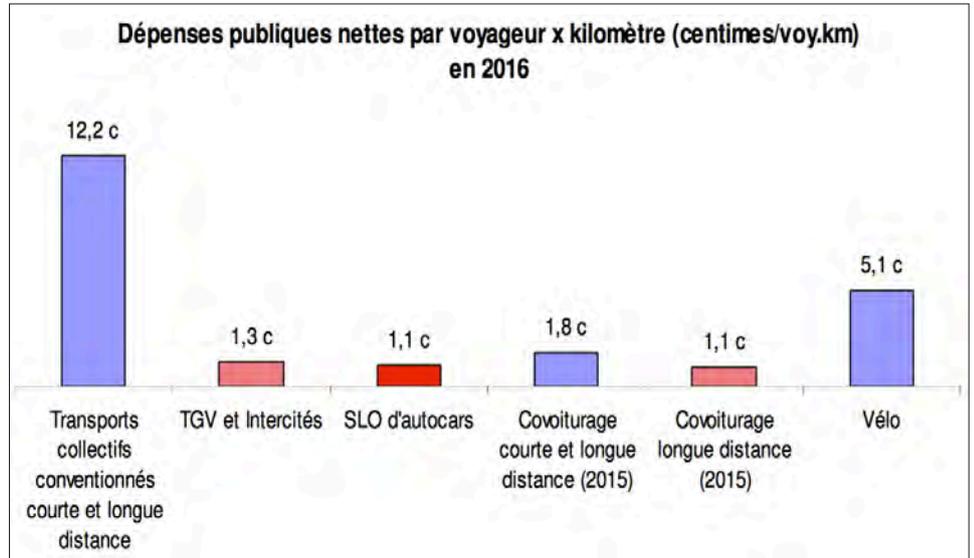
On constate que les dépenses publiques effectuées pour les services à longue distance (autocar, train et covoiturage - en rouge sur le graphique) sont du même ordre de grandeur, alors que le train devrait bénéficier d'un financement public plus important puisqu'il est le mode le plus respectueux de l'environnement.

Les modes figurant en bleu sur le graphique 1 incluent une part importante de déplacements à courte distance (la totalité pour le vélo), ce qui explique la valeur élevée de la dépense publique correspondante par voyageur.km.

Enfin Bruno Cordier a calculé le nombre de grammes de CO₂ évité par chaque mode (graphique 2).

Pour chacun d'eux, on suppose qu'il n'existe plus et que ses usagers ne se déplacent plus ou se répartissent sur les autres modes disponibles.

Cette répartition est connue pour l'autocar et le covoiturage, mais elle a dû faire l'objet d'hypothèses pour le train et le vélo. Par exemple, si le TER n'existait pas, 10 % des usagers ne se déplaceraient plus, 80 % prendraient la voiture, 3 % un car et 7 % covoiturerait. Si le TGV et le train In-



tercités n'existaient pas, 70 % prendraient la voiture, 10 % l'avion, 3 % le car et 7 % covoiturerait.

Bruno Cordier a enfin calculé, pour chaque mode, la dépense publique par kg de CO₂ évité (graphique 3).

La dépense pour les cars SLO et le covoiturage *longue distance* (qui se développent

au détriment du train) est contre-productive puisque l'existence de ces deux modes augmente la consommation d'énergie fossile et présente donc un bilan CO₂ négatif.

Inversement, la dépense publique pour le transport collectif urbain et ferroviaire, le vélo et, globalement, le covoiturage, est écologiquement vertueuse.

Brèves

Une révolution ?

Lors du récent congrès des Régions de France, Elisabeth Borne a présenté un exposé sur le thème : « Pacte ferroviaire, nouvelles mobilités : la révolution des transports ». Pour la FNAUT, le pacte ferroviaire est une réforme très positive mais avec la LOM, on est quand même bien loin d'une révolution de la politique des transports... à moins de considérer qu'encourager le covoiturage est une « révolution ».

Offre premium

Les Chefs de Bord vont remplacer les contrôleurs à bord des TGV Inoui. Le contrôle des billets sera réalisé à quai grâce aux portiques installés dans les grandes gares TGV. Le contrôleur a désormais pour mission de dorloter les voyageurs. Selon la SNCF, il lui est demandé d'être « attentif, bienveillant, positif, attentionné et proactif ».

Il s'agit notamment de personnaliser l'accueil, d'aider le voyageur à se connecter au wi-fi, de valoriser les applications de la SNCF ou d'indiquer qu'il est possible de commander son repas à la voiture-bar grâce à son smartphone.

BIEN DIT

Aurélien Barrau, astrophysicien : « Les autres combats n'ont aucun sens si celui contre le réchauffement climatique est perdu. Bientôt, des canicules empêcheront les gens de sortir de chez eux : le corps ne peut pas rester longtemps à 55 °C. Le réchauffement nous privera de la liberté de nous déplacer ! Il faut s'imposer de petites restrictions pour éviter une catastrophe bien plus liberticide ».



(pixabay)

Bêtisier spécial

Ghislain Delabie, Ouishare, « accélérateur d'idées et de projets systémiques dédié à l'émergence de la société collaborative » : « La gratuité des transports urbains n'est pas stupide. Mais c'est un tabou chez tous les clercs : FNAUT, GART, Yves Crozet. Leur trahison prend la forme d'une résignation au paradigme hérité du siècle dernier : l'affectation de l'espace public à la voiture et l'assignation du transport en commun au transport des masses populaires ». Un jargon prétentieux qui n'a rien à voir avec la réalité...

Conclusion

L'évolution 2017/2016

Les informations données par Bruno Cordier concernant l'évolution des services SLO en 2017 par rapport à 2016 sont particulièrement importantes car cette évolution est inquiétante.

En 2017, non seulement la fréquentation de cars SLO a augmenté de 15 % (page 2) suite à la suppression de relations peu fréquentées et à la création de dessertes d'aéroports, mais surtout, selon la dernière enquête de l'ARAFER :

- les services SLO ont davantage concurrencé le train ; 12 % des usagers du car SLO viennent du train Intercités et 8 % du TER, au lieu de 8 % et 5 % respectivement en 2016 (le report depuis le TGV n'a pas évolué en pourcentage) ;

- les services SLO ont nettement moins concurrencé la voiture (le report a été de 13 % des usagers au lieu de 19 %) et un peu moins le covoiturage (le report a été de 23 % au lieu de 25 %).

L'évolution a eu trois conséquences :

- en 2017, la dépense publique pour les services SLO a été de 26,3 M€ (+ 11 %) ; les charges d'infrastructure ont diminué de 2,2 M€ car le kilométrage parcouru a baissé, mais la perte financière des Régions pour le TER a au contraire augmenté de 4,5 M€, passant de 5,5 à 10 M€ (+ 80 %) ;

- le manque à gagner global de SNCF Mobilités a augmenté de 29 %, passant de 59,5 à 77 M€ (ce chiffre est cohérent avec celui de l'ARAFER, qui fait état d'un total compris entre 50 et 100 M€), celui restant à la charge de SNCF Mobilités passant de 54 à 67 M€ (51,5 M€ pour le TGV, 15,5 M€ pour les Intercités) (+ 24 %) ;

- enfin le surcroît de consommation de pétrole dû aux cars SLO est passé de 4 800 tonnes à 8 000 tonnes et celui des émissions de CO₂ est passé de 21 000 tonnes à 35 000 tonnes (d'où un coût pour la collectivité de 1,7 M€).

Les enjeux

Bruno Cordier a conclu son expertise en soulignant les atouts potentiels d'une évolution de la clientèle des cars SLO : diminution des reports de clientèle du train vers le car SLO et hausse des reports depuis la voiture, le covoiturage longue distance et l'avion. Cette évolution entraînerait :

- une baisse de la dépense publique (Etat et Régions) et des pertes de recettes de SNCF Mobilités ;

- une baisse de la consommation d'énergie fossile, des émissions de CO₂, des nuisances routières et aériennes et de leur coût pour la collectivité.

La FNAUT s'est interrogée sur la possibilité de provoquer cette évolution sans pour autant remettre en cause l'existence des cars SLO.

Le point de vue de la FNAUT

La création des services SLO présente trois aspects positifs :

- elle a permis de combler des lacunes dans le système de transport collectif, diverses villes n'étant reliées entre elles par aucun service public ;

- elle a facilité la mobilité de la partie du public (ménages modestes, jeunes, certains seniors) qui accepte une perte de confort et de temps par rapport au train en échange d'un prix plus abordable (cependant les petits prix SNCF restent concurrentiels des prix du car) ;

- le transfert modal depuis la voiture et le covoiturage (44 % en 2016, 36 % en 2017) est environnementalement positif.

Les inconvénients de l'apparition des services SLO sont notables eux aussi :

- ils fragilisent l'équilibre financier du rail, en concurrençant directement le train, surtout les TGV et les trains Intercités, et en obligeant SNCF Mobilités à proposer des petits prix pour résister à la concurrence (car et covoiturage) ;

- ils attirent des automobilistes et covoitureurs mais aussi une part importante des usagers du rail, si bien que leurs bilans énergie et carbone sont globalement négatifs.

Peut-on rendre plus vertueuse l'existence des cars SLO ?

Il faut tout d'abord que le car SLO paie ses coûts d'infrastructure (usure des routes et usage des gares routières) à travers une écotaxe indexée sur le kilométrage parcouru (hors autoroutes concédées) et le nombre de touchers de quais. Cette perspective est justifiée économiquement : les cars SLO, dont le déficit se résorbe peu à peu mais lentement, constituent une offre purement commerciale ; le train paie des péages pour circuler sur les voies ferrées et utiliser les gares. Les transporteurs routiers de fret et les automobilistes devraient, eux aussi, être assujettis à une redevance routière.

La disparition de l'aide publique aux cars SLO impliquerait, à déficit constant, une hausse des tarifs de plus de 20 % et rendrait le train plus compétitif.

Quant à SNCF Mobilités, elle peut résister plus efficacement à la concurrence des cars SLO en desservant mieux l'ensemble du territoire au lieu de concentrer son offre, y compris à bas coût, sur les grands axes radiaux au détriment des relations transversales.

SNCF Mobilités aurait par ailleurs intérêt, tout en poursuivant sa politique d'offre à bas coût, à suivre l'exemple spectaculaire mais méconnu de la RENFE, son homologue espagnole, consistant en une réduction générale du prix du billet de l'ordre de 11 %, le gain de clientèle compensant la perte de recette unitaire (FNAUT Infos 241).

Une nouvelle régression de l'offre TGV

La suppression du TGV Anney-Marseille : un gâchis

Le 9 décembre 2018, la SNCF a imposé de nouvelles baisses de fréquences et des suppressions de relations TGV, en particulier entre l'Est et le Sud-Est de la France.

● **SNCF Mobilités accélère la concentration de l'offre TGV au détriment de la desserte des territoires.**

A grand renfort de communication, la SNCF fait régulièrement état de sa volonté de gagner des parts de marché grâce au TGV. En réalité, les améliorations apportées se limitent, sauf exception, aux LGV radiales, et les TGV Ouigo à bas coût ne font que remplacer des TGV classiques. C'est le contraire de l'aménagement du territoire.

Plusieurs relations TGV se dégradent au service 2019 :

- la fréquence des dessertes de certaines villes moyennes est fortement abaissée, y compris sur des axes radiaux (Paris-Grenoble/Chambéry/Anney) ;

- des liaisons TGV province-province sont réduites ou disparaissent, en particulier Lorraine (Metz/Nancy) – Méditerranée (Nice/Montpellier-Toulouse) et Strasbourg-Lyon-Marseille par le Revermont (Lons-le-Saunier).

Après la suppression des trains de nuit et la dégradation observée sur les lignes TER, on fait tout pour « tuer » le trafic TGV : le premier TGV Strasbourg – Lyon arrive dorénavant à Lyon à 12h56 au lieu de 10h02 !

● **La réforme ferroviaire ouvre pourtant des perspectives de développement intéressantes.**

S'il manque 1 Md€ par an pour moderniser le réseau ferré et notamment les lignes régionales, la réforme ferroviaire présente des points forts : réorganisation de la SNCF, reprise partielle de la dette ferroviaire par l'État, industrialisation de SNCF Réseau, réforme des péages facilitant le financement de certaines dessertes par péréquation.

Comme en Europe, l'ouverture à la concurrence ouvre des perspectives pour exploiter économiquement les trains TER, sans céder au malthusianisme de la SNCF qui promeut trop facilement la route. Quant aux Intercités nationaux, l'État et la mission Philizot travaillent à l'amélioration des services et des infrastructures.

La loi du 4 août 2014 a institué le principe d'un schéma national des services de transport à soumettre au Parlement (mais ce schéma n'a jamais été rédigé). La loi du 27 juin 2018 (« pacte ferroviaire ») prévoit la conclusion de contrats de service public, y compris pour des relations TGV « afin de préserver des dessertes directes sans correspondance ». Enfin le gouvernement s'est engagé au « maintien de la desserte des 230 gares TGV ».

● **L'Etat doit respecter ses engagements en matière de desserte des territoires par les TGV.**

La FNAUT attache une grande importance à la réussite de la réforme ferroviaire qui présente des enjeux forts économiques, sociaux, environnementaux, de qualité de service et d'aménagement du territoire.

Elle a donc demandé au gouvernement de respecter ses engagements en matière de dessertes nationales des territoires, c'est-à-dire :

- d'imposer immédiatement à SNCF Mobilités le maintien de la relation TGV Strasbourg-Marseille par le Revermont (ce train ne dessert pas Lyon en heure de pointe, ce qui facilite son maintien malgré les travaux à Lyon - Part-Dieu), et une meilleure répartition des circulations dans la journée ;

- de retravailler les propositions faites pour maintenir des dessertes TGV de qualité entre la Lorraine et la Méditerranée, suite aux demandes légitimes de la Région Grand Est ;

- enfin de définir au plus tôt les dessertes dites d'aménagement du territoire dans le cadre du schéma national des services de transport, et de publier deux ans à l'avance les modifications horaires envisagées.

● **La SNCF a réagi à notre intervention auprès du gouvernement.**

Elle affirme veiller « à ne priver aucun territoire de la grande vitesse grâce à la bonne articulation des offres de transport ». En clair, les TGV déficitaires supprimés doivent être remplacés par des TER, ce qui revient à transférer la charge financière aux Régions.

C'est profondément anormal car, comme en transport aérien, les dessertes nationales d'aménagement du territoire doivent être financées par un fonds spécifique national.

Par ailleurs, la SNCF déclare que le modèle d'exploitation du TGV a dérivé, celui-ci circulant trop longtemps sur les lignes historiques, et qu'il faut donc remplacer certains TGV par des TER.

C'est doublement faux. Dès l'origine, le TGV a été conçu pour irriguer le territoire sans rupture de charge et, lors de leur création, les TGV n'ont jamais remplacé des TER mais des trains Corail, c'est-à-dire des Intercités. Ces contre-vérités sont tenues de longue date par la SNCF, jusqu'à la Cour des comptes et à la mission Spinetta.

Jean Lenoir ■

La SNCF a enterré discrètement, fin 2018, la desserte TGV Anney-Marseille. Comme pour la suppression de 2 des 7 allers-retours TGV Anney-Paris, ce sont les associations de la FNAUT (Anney, Chambéry-Aix et Grenoble) qui l'ont annoncé, élus et SNCF se gardant bien de s'exprimer sur cet abandon affligeant.

Le TGV Anney-Marseille, toujours bien rempli, desservait Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble, Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV. Désormais les voyageurs doivent se rendre à Valence TGV ou Lyon - Part-Dieu en TER pour emprunter des TGV Lyon-Marseille ou Valence TGV-Marseille... dont les fréquences elles aussi ont réduites au service 2019.

Lancée en février 2014 grâce à l'électrification de la ligne du sillon alpin sud entre Valence TGV et Montmélian et à la construction d'un raccordement à la LGV à Valence TGV, la desserte TGV Anney-Marseille (en 3h32) comportait 3 allers-retours hebdomadaires lors des périodes de fort trafics (généralement les vendredis soirs, samedis matins et dimanches soirs). En 2016, SNCF avait réduit la desserte à 2 allers-retours hebdomadaires en période de forts trafics.

Désormais le raccordement à Valence TGV entre la LGV Méditerranée et la ligne classique Valence-Grenoble est inutilisé (sauf détournements exceptionnels des TGV Paris-Grenoble). Ce raccordement a coûté près de 40 M€ (26 M€ fournis par SNCF Réseau, et 14 M€ réunis par l'État, la Région, les Départements de la Drôme et de l'Isère et la Métropole de Grenoble). La Région a versé par ailleurs 24,24 M€ à SNCF Réseau suite à sa décision de ne pas faire circuler les TER-GV prévus dès 2008. Ce gaspillage d'argent public est déplorable.

La suppression du TGV Anney-Marseille s'ajoute à la longue liste de trains Alpes-Provence supprimés depuis 25 ans : Saint-Gervais - Nice via Grenoble, Genève-Nice via le sillon alpin et via Digne (« Alpazur ») et les TER quotidiens entre Grenoble et Avignon. En l'absence d'une desserte ferroviaire quotidienne Alpes-Méditerranée, les voyageurs sont poussés à utiliser le réseau autoroutier.

Les associations demandent aux élus du sillon alpin de (re)créer de telles dessertes interrégionales :

- TGV conventionnés ou TER-GV Saint-Gervais/Tarentaise/Turin-Grenoble-Marseille ;

- TER quotidiens Grenoble-Avignon ;
- TER « Alpazur » Grenoble-Marseille par la ligne des Alpes.

Le rapport Simian

Les usagers oubliés

Plus de 50 personnes et 30 organismes ont été consultés lors de l'élaboration du rapport Simian : industriels, élus régionaux, hauts fonctionnaires, SNCF, experts... mais pas un seul usager. L'usager est le grand absent du rapport, à aucun moment la qualité du service qui lui est rendu n'est évoquée.

Un jargon techno-franglais

Selon le rapport, il s'agit de « répondre aux défis de la sortie du diesel et de se tenir à la pointe de l'innovation technologique pour assurer la neutralité carbone en 2050 » ; « *l'hydrogène est un vecteur incontournable pour décarboner nos solutions de mobilité* ».

L'ADEME veut « *lancer un appel à projets pour soutenir des écosystèmes de mobilité hydrogène* ». Selon un représentant de Hype, « *nous sommes entrés dans l'ère du zero emission* ».

A noter cette pensée profonde d'un représentant du CEA-LITEN : « *le train à hydrogène, c'est le train au service du territoire et le territoire au service du train* »... Traduction : dans certains points du territoire, l'industrie chimique produit de l'hydrogène « *fatal* », inutilisé mais récupérable.

La SNCF se préoccupe du « *Business Model d'un développement de l'hydrogène à grande échelle* ».

Benoît Simian conclut : « *malgré les incertitudes, il faut poursuivre en mode projet, avec une feuille de route, des livrables et un pilote, car la voie du zero emission doit être approfondie* ».

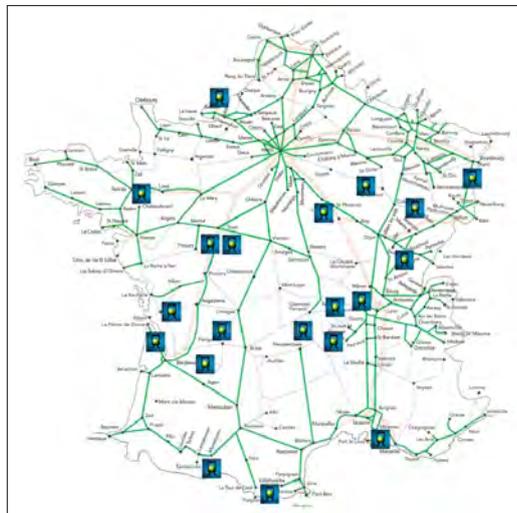
En province aussi, on jargonne

Les Régions veulent « *faire entrer le rail dans l'ère du zero emission, créer des synergies avec les territoires et faire du train à hydrogène un outil de renforcement des mobilités périurbaines* » et « *un vecteur énergétique territorial* ».

La Région AURA, dans le cadre de son projet « *Zero Emission Valley* », veut « *booster la mobilité hydrogène* » et en faire « *une filière d'excellence* ». La Région Grand Est veut établir un « *écosystème hydrogène* ». La Région Hauts de France donne la priorité au train à hydrogène dans son plan Rev3 de « *troisième révolution industrielle* ». La Région Occitanie doit devenir « *le terrain privilégié de l'expérimentation du train à hydrogène* ». La Région PACA veut utiliser « *l'hydrogène fatal* » produit à Fos-sur-Mer. Quant à la Région Pays de la Loire, « *elle se mobilise en faveur de l'hydrogène, objectif majeur de la feuille de route régionale* », elle « *confirme son intérêt stratégique pour l'utilisation de l'hydrogène local issu des parcs éoliens offshore et inland ligériens* ».

Le train à hydrogène : une urgence ? une solution miracle pour les « petites lignes » ?

La présentation récente de l'autorail à hydrogène Alstom a immédiatement suscité l'intérêt des responsables nationaux et régionaux des transports.



puissance faible, il faut leur ajouter des batteries coûteuses et dont la fabrication est très polluante. Batteries et piles intègrent des métaux rares et coûteux, leur durée de vie est faible.

- Comment maintenir les « petites lignes » si leurs coûts d'exploitation par la SNCF, déjà prohibitifs, risquent d'augmenter avec l'introduction de la traction à l'hydrogène ?

L'hydrogène est produit aujourd'hui à 96 % à partir d'énergie fossile polluante. Demain peut-être, il le sera par électrolyse, mais ce procédé est bien plus énergivore et bien plus coûteux.

Une priorité ?

Le député LREM de la Gironde Benoît Simian a remis, en novembre dernier, son rapport sur le « *verdissement des matériels ferroviaires* » commandé par le gouvernement.

Elisabeth Borne, ministre des Transports, est enthousiaste : « *le Gouvernement envisage le remplacement des locomotives, trains automoteurs, engins de manœuvre ou de chantier... les plus polluants dans les meilleurs délais afin d'atteindre l'objectif d'une neutralité carbone en 2050* ; il porte la conviction que l'énergie hydrogène sera un *vecteur incontournable* pour réussir cette transition. Le rapport Simian représente *une contribution majeure sur cette voie* ».

La FNAUT est moins enthousiaste (FNAUT Infos 267).

Un manque évident de rigueur

Selon ses promoteurs, le train à hydrogène disposerait de trois atouts :

- ses performances et ses coûts de fonctionnement seraient comparables à ceux d'un autorail diesel ;

- il serait « 100 % écologique » puisqu'il n'émettrait « que de la vapeur d'eau » (ni particules, ni CO₂) ;

- son utilisation permettrait d'éviter l'électrification coûteuse des « petites lignes » ferroviaires.

En réalité, il présente de sérieux handicaps qui ne peuvent être ignorés.

- La traction à l'hydrogène est-elle vraiment écologiquement performante ? Elle n'est « verte » que si l'électricité utilisée est elle-même « verte », c'est-à-dire d'origine renouvelable.

- Le train à hydrogène a-t-il la puissance nécessaire pour franchir les fortes rampes des « petites lignes » non électrifiées, situées le plus souvent dans des régions montagneuses ? Les piles à combustibles ont une

Le rail est responsable de moins de 1 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, et 20 % seulement du trafic ferroviaire (chiffré en trains.km) est à traction diesel (75 % TER, 25 % fret). Quant à la pollution de l'air, le rail n'est responsable que de 2,7 % des émissions de particules fines du secteur des transports, et 25 % seulement des circulations TER diesel s'effectuent en milieu urbain.

Si les émissions de CO₂ et la pollution de l'air par les TER doivent être traitées avec sérieux bien qu'elles soient marginales, *c'est la lutte contre la pollution routière par report du trafic sur le rail qui est urgente*.

Un faux problème

L'enjeu des « petites lignes » n'est pas le matériel roulant (les performances de l'automoteur X 73500 sont très satisfaisantes), mais d'abord la dégradation des infrastructures et leur abandon par SNCF Réseau, et la permanence de la politique malthusienne de SNCF Mobilités, qui bloquent la croissance de la clientèle (ralentissements, offre squelettique).

Une précipitation injustifiée

La FNAUT s'inquiète de l'engouement prématuré des politiques pour une technique encore mal maîtrisée (la carte ci-dessous indique les lignes retenues par 11 Régions pour expérimenter le TER à hydrogène).

Cet engouement risque de retarder l'adoption de solutions éprouvées, de même que l'expérimentation tramway sur pneus a retardé l'adoption du tramway classique. Il a déjà provoqué l'abandon de l'électrification de la ligne Auxerre - Laroche-Migennes qui permettait de créer rapidement des relations directes Auxerre-Paris et était programmée au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Le train à hydrogène : beaucoup d'incertitudes

Le rapport Simian affirme qu'il faut profiter « de la maturité de la technologie hydrogène », « prouvée » par la mise en service de deux trains Alstom à hydrogène en Allemagne : « c'est une solution prometteuse, techniquement éprouvée, économiquement à confirmer, industriellement à bâtir ».

Il recommande donc une expérimentation « suffisamment massive » du train à hydrogène. Et pour le financement, aucun problème : « on peut reconverter une partie des crédits des CPER prévus pour des électrifications de lignes ».

Le modèle économique

Le rapport admet cependant que le volume du trafic concerné, le profil des lignes, le modèle économique et l'enjeu écologique « doivent maintenant faire l'objet de chiffrages » (qui n'ont donc pas été effectués à ce jour). L'hydrogène produit par électrolyse « reste encore trop cher ; le vrai sujet, c'est le coût de l'hydrogène ».

Le rapport reconnaît que « l'hydrogène gris (produit à partir d'hydrocarbures) coûte 10 fois moins cher que l'hydrogène vert (issu des énergies renouvelables). Son utilisation dans un premier temps pourrait permettre de boucler l'équation économique ».

Mais alors pourquoi cette précipitation (ce « consensus pour aller vite ») et l'abandon d'un projet programmé et qui permettrait d'améliorer rapidement la qualité du service proposé aux voyageurs (l'électrification de la ligne Auxerre-Laroche) ?

Selon Michel Neugnot, vice-président de la Région Bourgogne - Franche-Comté chargé des transports, « il faut préparer l'avenir, mais l'argent est rare, il faut l'utiliser plus intelligemment qu'avant ». « Pour éviter la fermeture des petites lignes, la solution c'est l'hydrogène ». Une affirmation qui relève de la croyance... car le rapport Simian souligne bien les très nombreux problèmes techniques, économiques et financiers qui restent à résoudre.

La fin des électrifications ?

D'après le ministère des transports (DGITM), 54 % des voies ferrées sont électrifiées (15 700 km sur 29 300, les voies non électrifiées sont pour la plupart à voie unique) ; 25 % du matériel roulant est à traction diesel.

Le rapport Duron (FNAUT Infos 264) en déduisait un peu vite que l'électrification du réseau ferré était quasiment terminée (en Suisse, le réseau ferré est intégralement électrifié). Quoi qu'il en soit, le financement du train à hydrogène ne justifie pas l'abandon des quelques électrifications prévues.

Forum

Le « verdissement du parc ferroviaire », voilà un nouveau sujet bidon : le meilleur verdissement possible, c'est le report modal des trafics voyageurs et fret de la route sur le fer et le fluvial.

Bernard Gobitz, AUT Ile-de-France ■

En France, l'hydrogène consommé par l'autorail Alstom sera produit par vaporeformage du méthane. En Allemagne, l'industrie chimique produit de grandes quantités d'hydrogène et il arrive qu'elle ait des surplus, qu'elle stocke et peut revendre à vil prix.

La SNCF ne s'intéresse qu'aux autorails hybrides ou à hydrogène et ignore la technologie du GNV, pourtant vivement préconisée par les autocaristes de la FNTV. Cette technologie est mature et peu coûteuse, les puissances fournies sont comparables à celles du diesel, le gain environnemental est très net, enfin le ravitaillement est rapide et l'autonomie élevée (deux paramètres cités comme des avantages essentiels de l'hydrogène). Benoît Simian admet lui-même que le rail ne contribue que marginalement aux émissions de CO₂ : le développement de la filière hydrogène risque de coûter très cher pour un maigre résultat.

Claude Jullien, FNAUT PACA ■

Il faut se méfier des apparences en écologie. Tout le monde est « tombé » sur la RATP en mars 2019 quand elle a annoncé que, pour faire face au développement nécessaire de l'offre bus, elle devrait ressortir des bus qualifiés de « vieux » et « polluants ».

De même, on s'inquiète volontiers de la pollution de l'air due aux autorails diesel. Or tout le réseau francilien est électrifié (à l'exception de Meaux - La-Ferté-Milon) et plus de la moitié des lignes TER le sont. Moins de 20 % des km.trains TER sont assurés en diesel, la pollution de l'air qui en résulte n'est évidemment pas à négliger, mais c'est un phénomène secondaire.

Marc Debrincat, FNAUT ■

La SNCF consomme 800 000 tonnes équivalent pétrole par an, mais la plus grande part de cette énergie est de l'électricité décarbonée. L'avion consomme aussi 800 000 TEP par an, uniquement sous forme de kérosène non taxé, et il transporte beaucoup moins de passagers ou de fret que le rail. Quand au transport routier, il consomme 43 millions de TEP par an. Il est donc plus urgent de verdier le transport routier grâce au report modal sur le rail que d'introduire le train à hydrogène.

Anne-Marie Ghémard, présidente de la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes ■

Trains de nuit

En France

La convention Etat-SNCF sera prolongée au-delà de 2020, les liaisons Paris-Briançon et Paris - Rodez/Latour-de-Carol, subventionnées à 50 % par l'Etat (20 M€ par an) seront donc pérennisées et le matériel roulant rénové (l'Etat dépensera plus de 30 M€).

L'État avait supprimé le train de nuit Paris-Cerbère en décembre 2015. Sous la pression des usagers et de la Région Occitanie qui s'était fortement mobilisée, il avait accepté de le rétablir à l'été 2017 pour une durée expérimentale de 2 ans. Il vient de confirmer la prolongation de cet accord jusqu'à fin 2020, échéance de la convention Trains d'Équilibre du Territoire (TET) - État-SNCF, ainsi que la prolongation jusqu'à fin 2019 du maintien du train Aubrac (Clermont-Ferrand - Béziers).

Une idée stupide

Une ligne aérienne Gap-Paris va être lancée, promue par la députée LREM Pascale Boyer et les présidents de l'Union Pour les Entreprises et de la CCI des Hautes-Alpes. Les tarifs seront « exceptionnellement préférentiels » (à quel coût pour le Département ?). L'objectif est « d'évaluer la pertinence du marché de l'aérien afin d'envisager sa pérennité. C'est la solution pour faciliter la mobilité des Hauts-Alpins, le désenclavement du territoire et le développement économique ». Mieux vaudrait fiabiliser le train de nuit...

En Grande-Bretagne et en Espagne

Le réseau Caledonian Sleeper assure les liaisons de nuit entre Londres et 5 gares terminus en Écosse : Édimbourg, Glasgow, Aberdeen, Inverness, Fort William. De nombreuses gares intermédiaires sont desservies. Les trains empruntent l'itinéraire occidental de la West Coast Main Line. Chaque rame est constituée de voitures-lits (cabines à un lit en première classe et à deux lits superposés en deuxième classe), de voitures avec places assises et d'une voiture-salon-bar confortable.

En Espagne, le Parlement a voté la relance du train-hôtel Barcelone-Grenade.

Trains de nuit internationaux

Les chemins de fer autrichiens (ÖBB) se disent prêts à rouvrir les lignes Paris-Berlin et Paris-Vienne, si on leur assure des conditions plus favorables pour circuler en France... Ils ne sont plus seuls à vouloir développer les trains de nuit internationaux (FNAUT Infos 267) : les chemins de fer néerlandais (NS) suivent leur exemple. Le train de nuit Nightjet va être prolongé de Dusseldorf à Amsterdam. L'objectif est double : concurrencer l'avion pour limiter son impact écologique, et désaturer l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, de plus en plus engorgé.

Le SYTRAL

Le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise, couvre le département du Rhône, la Métropole Lyonnaise, le réseau urbain de Villefranche-sur-Saône et 14 autres communes.

Outre 4 lignes de métro (une 5ème est à l'étude), 4 lignes de tramway, 5 funiculaires ou « ficelles » (Fourvière, Croix-Rousse...) et Rhônexpress, liaison (très coûteuse pour le voyageur...) par tramway rapide entre Lyon - Part-Dieu et l'aéroport de Saint-Exupéry, le SYTRAL dispose, sur la Métropole Lyonnaise, de 9 lignes de trolleybus (121 km de lignes et 131 véhicules, soit 14 % du parc bus qui comprend par ailleurs 44 % de bus Euro 6, 36 % de bus Euro 5 et 6 % de bus Euro 3).

Le renouveau du trolleybus en Suisse

Les réseaux urbains helvétiques ont pris une position très sage. Dans l'attente d'y voir plus clair pour le remplacement des bus diesel, ils maintiennent et développent leur réseau de trolleybus, jugeant prématuré d'investir à grande échelle dans des bus hybrides ou électriques encore peu fiables (leur taux d'immobilisation est très élevé) et très coûteux à l'entretien.

Le choix d'amortir de nouvelles séries de trolleybus a été conforté par le fait que le trolleybus dispose d'une alimentation 100% électrique, avec des batteries suffisamment performantes tant en puissance qu'en autonomie (10 à 30 km selon le type de batterie choisie) rechargeables en ligne lorsque le véhicule circule sous ligne aérienne.

Après les 17 trolleybus articulés et les 7 trolleybus doublement articulés Swisstrolley en cours de livraison (de 2017 à 2019) à Berne et les 10 trolleybus articulés en cours de livraison à Bienne, les Transports de Lausanne (TL) ont lancé un appel d'offre pour 12 (+ 15 en option) trolleybus articulés et 12 (+ 15 en option) mégatrolleybus (articulés doubles à 3 caisses).

Le nouveau trolleybus articulé n°156 de Zurich a déjà circulé dans certaines villes suisses et va bientôt être testé à Lucerne, Saint-Gall, Schaffhouse et Winterthur.

La ville de Zürich vient de remplacer tous les moteurs diesel d'autonomie de ses anciens trolleybus par les batteries équipant les nouveaux trolleybus, preuve que le système est fiable.

Par contre, la compagnie du Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) reste fidèle au constructeur VanHool en commandant 16 trolleybus articulés (+ 5 en option) de type Exquicity (proches de ceux de Genève).

William Lachenal, ADTC-Grenoble ■

Le trolleybus, bus électrique du futur

(wikipedia)

Lyon, capitale du trolleybus



(wikipedia)

Lyon est la seule ville en France, avec Saint-Etienne et Limoges, à avoir maintenu son réseau de trolleybus. Elle est considérée depuis toujours comme la « capitale du trolleybus français ».

Après une expérimentation sans lendemain, en 1905, de « l'électrobus à perches », une première ligne de trolleybus a été inaugurée à Lyon en 1935 ; entre 1957 et 1959, 370 véhicules y circulaient et transportaient 72 % des usagers du réseau lyonnais (photo 1 ci-dessus : un trolleybus Berliet vers 1980). Actuellement, 131 véhicules circulent sur 9 lignes ; les premiers trolleybus Cristalis, simples et articulés (photo 2 ci-dessous), ont été introduits en 2002. Le SYTRAL (encadré) est chef de file de la mise au point des nouveaux trolleybus.

A Limoges, des trolleybus circulent depuis 1943 sur 5 lignes (32 km).

A Saint-Etienne, le trolleybus a été introduit en 1940, 7 lignes ont fonctionné mais il n'en reste qu'une seule.

A Grenoble, les trolleybus ont succédé aux tramways à la fin des années 1940. Après un important développement entre 1974 et 1984 sur un réseau de 6 lignes bien fréquentées, les derniers ont été supprimés en 1999.

Le trolleybus nouvelle génération



(wikipedia)

Suite au lancement par le SYTRAL d'une étude de marché à l'échelle européenne pour décider si le trolleybus était une solution de transport pérenne, la réponse a été catégoriquement positive ! La solution trolleybus est la seule solution électrique standardisée, offrant une autonomie de roulage compatible avec l'exploitation d'un réseau de transport urbain.

Les atouts du trolleybus étaient bien connus :

- la technologie de base est mature et standardisée ; plus de 12 000 trolleybus circulent dans les villes européennes ;

- son image est très favorable chez les usagers et les riverains (confort, silence, absence de pollution de l'air) ;

- il peut gravir de fortes pentes ;

- il possède une grande longévité ;

- la Ligne Aérienne de Contact double (LAC) signale l'itinéraire du trolleybus, de même que la LAC simple et les rails signalent celui du tramway.

La nouvelle technologie IMC (In Motion Charging) permet au trolleybus de recharger ses batteries sur les tronçons de la ligne situés sous LAC puis de parcourir sans difficultés les tronçons dépourvus de LAC ; sur une ligne, jusqu'à 40 % du trajet peut être parcouru sans LAC.

A Lyon, une étude en cours vise à remplacer plus du quart des bus thermiques ; des trolleybus IMC seront introduits sur 6 lignes du réseau lyonnais entre 2021 et 2025. Une comparaison poussée entre le trolleybus nouvelle génération et les autres techniques de bus électriques a été effectuée.

Le trolleybus nouvelle génération IMC permet d'éliminer deux inconvénients du trolleybus traditionnel : la présence d'un moteur diesel auxiliaire ; et celle de LAC dans les longues zones architecturales à protéger (les tramways de Bordeaux et Nice, équipés respectivement d'une alimentation par le sol et de batteries spéciales, peuvent eux aussi éviter de telles zones).

Quant au bus à batteries, sa faible autonomie de roulage est réhibitoire sur le plan économique.

Saint-Etienne vient de commander 22 trolleybus IMC, qui seront mis en service sur 3 lignes à l'été 2019. Une extension du réseau est prévue.

Et à Grenoble ?

L'exemple lyonnais montre toute la pertinence du trolleybus pour équiper les lignes importantes du réseau dont le profil ou la géométrie ne permettront jamais d'implanter un tramway, du moins en l'absence de très gros travaux.

L'ADTC-Grenoble demande donc que la réintroduction du trolleybus soit étudiée sérieusement. Trois lignes semblent particulièrement adaptées au trolleybus : les lignes C3/C4, C5 et 12. Ce sont les lignes de bus les plus fréquentées depuis longtemps, mais leur transformation en lignes de tramway serait difficile et peu justifiée économiquement. Seules les lignes C1 (Grenoble-Montbonnot) à court terme et 11-future C7 (Campus-Poisat-Eybens-Echirrolles) à plus long terme ont vocation à devenir des lignes de tramway.

d'après un article de l'ADTC-Grenoble ■

La chronique du Lyon-Turin



Ligne ferroviaire transalpine (MD)

Manifestations

Après la manifestation du 10 novembre 2018 (FNAUT Infos 271), plus de 30 000 personnes - maires, entrepreneurs, syndicalistes - se sont réunies à nouveau le 12 janvier 2019 sur la Place Castello de Turin pour soutenir la nouvelle liaison Lyon-Turin face aux menaces de blocage par le Mouvement 5 étoiles, dont l'isolement sur ce dossier est croissant. Une pétition sur change.org en faveur du projet a vite dépassé les 100 000 signatures.

Un référendum, souvent évoqué pour dénouer la situation, n'aurait cependant qu'une valeur consultative, le Lyon-Turin faisant l'objet de traités internationaux dont une éventuelle rupture exigerait un vote du Parlement.

Un vrai homme d'Etat

Danilo Toninelli, ministre italien des Transports et membre du mouvement 5 étoiles opposé au projet, a émis une pensée d'homme d'Etat : « qu'est-ce qu'on en a à faire d'aller à Lyon ».

Une analyse « impartiale »

L'analyse « impartiale » coûts-bénéfices qu'il a commandée, transmise au gouvernement français et à Bruxelles, suscite de sérieux doutes sur son élaboration : elle a été confiée à un « comité d'experts » (dont 6 sur 7 sont des opposants connus au projet), présidé par le très sérieux professeur Marco Ponti selon lequel : « l'avenir est au transport routier, le rail appartient au passé ; si on transfère du trafic routier sur le rail, l'Etat italien perdra des taxes sur les carburants et des péages autoroutiers ».

Sans surprise, l'analyse conclut que le coût du Lyon-Turin serait supérieur de 7 Md€ à ses bénéfices d'ici à 2059.

Le tunnelier avance

Pendant ce temps, le tunnelier FedERICA avance en moyenne de 18 m par jour. Le 15 janvier, la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte, située dans l'axe du futur tunnel de base du Mont-Cenis, atteignait 68 % de sa longueur prévue (9 km), 400 personnes y travaillent. Après la traversée d'une zone géologique difficile, 15,5 % (25,5 km sur 162 km) des galeries de la section transfrontalière ont déjà été percés. Les travaux du pôle d'échanges de Saint-Jean-de-Maurienne ont démarré.

Entre 2021-2027, l'Union européenne déblocquera 33,5 Md€ pour les grands réseaux de transport européens RTE-T, dont le Lyon-Turin et le tunnel du Brenner. Le Parlement européen a approuvé le projet de loi avec 433 votes pour, 134 contre et 37 abstentions. Il a rejeté, avec 587 contre et 124 pour, un amendement du Mouvement 5 Etoiles qui proposait de sortir le Lyon-Turin du Corridor Méditerranéen.

D'autres rapports

Rédigé par des juristes du ministère italien des Transports, un rapport, dont le contenu a été révélé par le quotidien *Il Sole 24 Ore*, recense les conséquences financières pour l'Italie d'un éventuel arrêt du chantier en cours du tunnel transfrontalier du Lyon-Turin.

La facture oscillerait entre 2,8 et 4 Md€ répartis ainsi : études et travaux de remise en état des sites du chantier (de 200 à 500 Md€) ; rendu des fonds communautaires accordés sur la tranche 2015-2019 (600 Md€) ; dédommagement des entreprises sous contrat et éventuelles pénalités demandées par la France et l'UE (de 500 Md€ à 1 Md€) ; coûts de la nécessaire mise en sécurité du tunnel historique qui n'est plus aux normes internationales (de 1,5 à 1,7 Md€). La contribution de l'Italie au tunnel de base étant d'environ 3 Md€, arrêter le chantier coûterait au moins autant à l'Italie que de terminer l'ouvrage.

D'après Matteo Salvini, président de la Ligue du Nord favorable au Lyon-Turin, à plus long terme, la perte en retombées économiques et environnementales serait de 20 Md€ (il dénonce le « maudit rapport » de Danilo Toninelli et a demandé une contre-analyse à l'université de Milan).

Impatience

L'Union Européenne et la France s'impatientent. Le ministre François de Rugy a déclaré au Sénat : « nous faisons tout pour que le Lyon-Turin soit réalisé et qu'ensuite il y ait le maximum de report modal, tant pour les passagers que pour le fret ». De son côté, Benjamin Griveaux, porte-parole du gouvernement, a déclaré à propos du Lyon-Turin que, dans le contexte d'entrée en récession de l'Italie, « on ne peut qu'encourager les projets qui vont permettre à nos voisins et amis italiens de se développer économiquement ».

Quant à Elisabeth Borne, qui s'opposait fermement à l'engagement des accès au tunnel de base depuis Lyon, elle a visité le site des travaux en cours et semble évoluer : « dès lors qu'on s'engage à réaliser le tunnel de base, il va de soi que l'on devra accompagner l'aménagement du réseau et les nouveaux accès pour répondre dans les temps aux besoins ».

Les « experts » du CADE

Selon le CADE (Collectif des Associations de Défense de l'Environnement du Pays-Basque et du sud des Landes), qui s'oppose au projet de LGV Bordeaux-Toulouse/Dax, « le Lyon-Turin est un concentré d'aberrations, un projet inutile à l'impact environnemental désastreux, doublant une ligne ferroviaire déjà existante et impliquant - côté italien - des entreprises liées à la mafia, enfin un gouffre financier qui va avaler 8,6 Md€ ».

« En 2017, 1,4 million de camions seulement (!) ont emprunté les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus ». Les « experts » du CADE ne savent pas qu'un trafic équivalent passe par Vintimille, et que le trafic total augmente : depuis 2013, + 18,6 % au tunnel du Fréjus et + 13,3 % au tunnel du Mont-Blanc, soit environ 200 000 camions supplémentaires par an à travers les Alpes du nord.

Une progression qui transforme les vallées alpines en véritables « couloirs à camions » : un report du trafic routier sur le rail est de plus en plus urgent, l'opposition des environnementalistes et des écologistes à la liaison Lyon-Turin est décidément incompréhensible.

Le CADE soutient l'écrivain italien Erri de Luca, condamné à 8 ans de prison pour incitation au sabotage du chantier (et finalement relaxé en 2015).

Vallées alpines, couloirs à camions

Les habitants de la région Auvergne-Rhône-Alpes sont les plus nombreux, en proportion, à considérer que leur vie quotidienne est impactée par le changement climatique, sans doute en raison de la fréquence et de l'intensité croissantes des épisodes de canicule et de pollution dans les vallées alpines, et des effets visibles du changement climatique sur l'environnement des Alpes.

Grand émetteur de CO₂, le secteur des transports contribue fortement à ces phénomènes, la région étant un carrefour stratégique des flux de circulation. En visant un report massif du trafic routier sur le rail, la liaison Lyon-Turin est particulièrement adaptée à la situation, mais les environnementalistes écologistes persistent à s'y opposer...

Une comparaison pertinente

Le Lyon-Turin est très comparable au tunnel sous la Manche ouvert en 1994. Ce tunnel a été utilisé en 2014 par 2 900 trains de fret internationaux, des TGV (10,4 millions de passagers) et des navettes qui transportent des camions (1,4 million) et des voitures et autocars (2,6 millions). Il facilite les échanges - économiques et culturels - entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale. Son bilan environnemental est largement positif : un ferry Calais-Douvres émet 8 fois plus de CO₂ par tonne transportée que le rail, il émet aussi des oxydes d'azote et de soufre.

Le fret ferroviaire progresse

Selon le dernier rapport Eurostat, pour la 5ème année consécutive, le fret ferroviaire a progressé en 2017 dans les deux tiers environ des pays de l'Union (dont la France) : les pays irrigués par les corridors du réseau transeuropéen obtiennent les meilleures performances.

« Innovations »

Une innovation stupide



Le site quadinthecity.com propose de visiter Paris au volant d'un quad le jour ou la nuit : « Vous souhaitez cumuler une balade insolite au volant d'un quad et une visite des sites et monuments les plus extraordinaires de la capitale ? Quadinthecity est fait pour vous ! Votre guide vous fera découvrir l'Arc de Triomphe, la place Vendôme... Au cours de cette activité ludique et sensationnelle, vous découvrirez les sensations incroyables que procure cet engin sportif. Les quads se conduisent sans permis, casques et gants sont fournis. Des pauses sont ménagées pour prendre clichés et selfies ».

Une vraie innovation

Le maire de Boullare, village de l'Oise comptant 230 habitants, vient d'interdire, pour une durée illimitée, la circulation sur une petite route reliant le château d'eau à la ferme de Saint-Ouen : « je n'ai pas d'argent à mettre dans ce chantier ». La route, empruntée par une centaine de véhicules par jour seulement, était bordée de nids de poule, la circulation y était devenue dangereuse. Sa remise en état aurait exigé 550 000 euros. Le maire d'Eve, un village voisin, a fermé lui aussi un chemin rural faute d'argent pour le réparer.

Le réseau routier français est si dense qu'on pourrait fermer bien d'autres routes locales peu utilisées... et économiser de l'argent public.

Bétisier

Philippe Saurel, président de Montpellier Méditerranée Métropole : « beaucoup de gens utilisent le tramway, mais faire des infrastructures pour les vélos pour qu'elles soient utilisées par deux personnes, ce n'est pas l'idéal ».

Un bus à hydrogène ?

Selon le maire de Grand-Bourgthéroulde (Eure), village où a eu lieu un débat entre Emmanuel Macron et 600 maires, « nous sommes isolés, il n'y a pas de transport collectif pour aller à Rouen, distante de 35 km, où travaillent la plupart des habitants ». Réponse du chef de l'Etat : « une solution existe, le bus à hydrogène, ça va marcher, je ne blague pas, j'en inaugure un à Pau la semaine prochaine ». Les maires ont été peu convaincus. A quand des cars Macron à hydrogène ?

Oslo : la voiture chassée du centre-ville



Selon l'AFP, Oslo, capitale de la Norvège (600 000 habitants, 2 millions dans l'agglomération), chasse l'automobile de son centre-ville lentement mais sûrement, comme Paris, Madrid, Athènes, Bruxelles, Helsinki, Londres, Dublin, Barcelone ou encore Mexico, malgré les réactions de ceux qui y voient une « guerre à la voiture » et une mesure soi-disant « liberticide ».

En 2015, une coalition de partis progressistes a été élue à la mairie d'Oslo sur un programme de remise en cause de la place de la voiture dans le centre.

Pour Hanna Marcussen, conseillère municipale écologiste chargée de l'urbanisme : « il faut rendre la ville aux habitants, il faut que les enfants puissent jouer en sécurité, que les personnes âgées aient des bancs où s'asseoir et, pour cela, il faut supprimer la voiture qui prend une place disproportionnée ».

L'interdiction totale de circuler dans le centre d'ici 2019 initialement envisagée, et préventivement dénoncée par une élue comme « un mur de Berlin contre les automobilistes », a été écartée. Oslo a cependant pris une série de mesures moins spectaculaires mais tout aussi dissuasives : suppression de 700 places de stationnement, zonage rendant impossible la traversée du centre en voiture, piétonnisation de rues, renchérissement des péages urbains...

Résultat : le trafic, y compris les très populaires voitures électriques, est réduit à sa portion congrue dans une zone de 1,9 km² de l'hypercentre, où environ 5 500 personnes vivent et 120 000 travaillent. « En 2020, on aura supprimé l'essentiel des voitures particulières du centre-ville. Hors celles des personnes handicapées, il n'y en aura plus », affirme Hanna Marcussen.

À la place des voitures apparaissent des terrasses de café, du mobilier urbain et des pistes cyclables. Elue « capitale verte de l'Europe » en 2019, Oslo veut purifier son air, développer ses activités culturelles et réduire ses émissions de CO₂ de 95% d'ici 2030. La vente de véhicules thermiques sera interdite à partir de 2025.

« Une guerre tragique »

Tout le monde n'est pas d'accord, les milieux économiques et une partie des habitants protestent : « ce qu'il y a de plus tragique dans cette guerre à la voiture, c'est que les responsables politiques s'en prennent à la liberté des personnes et à leur portefeuille », proteste Jarle Aabø, l'animateur de la lettre d'information « Oui à la voiture à Oslo », qui regroupe près de 23 000 membres sur Facebook : « ce que les gens redoutent, c'est que le centre d'Oslo meure et devienne un endroit très triste. Je ne crois pas que des cyclistes béats vont venir faire du théâtre de rue et des danses en janvier avec de la neige jusqu'aux genoux ».

Mais, si on supprime totalement la voiture, encore faut-il améliorer l'offre de transport collectif. À près de 6 € le ticket, le transport public reste cher et les usagers s'agacent des retards et dysfonctionnements, surtout quand il faut patienter dans un froid glacial.

Certains commerçants font la grimace (mais ils n'envisagent pas la livraison à domicile) : « On vend des marchandises encombrantes, nos clients sont donc tributaires d'une voiture et vont désormais faire leurs achats en périphérie. Les restaurants et les bars sont gagnants mais pas les magasins spécialisés ». Hanna Marcussen est cependant confiante : « s'il y a un endroit où le commerce continuera de prospérer, c'est dans les centres-villes, où on peut combiner shopping et sorties au cinéma ou au restaurant ».

Selon Hanna Marcussen, « il y a deux décennies, il était normal de fumer dans les lieux fermés ; un jour, nous nous demanderons comment nous avons pu accepter qu'il y ait autant de voitures dans les centres-villes ». Elle veut faire d'Oslo un modèle pour les grandes villes sans voitures.

La voiture et l'espace public

Bien dit

Christophe Keseljevic, président de l'Association des Amis des Chemins de Fer, à propos de l'accident survenu sur le passage à niveau de Millas (FNAUT Infos 267) : « On parle à tort d'accident DE passage à niveau ; si une voiture tombe d'un pont ou rate un virage, on ne parle pas d'accident de pont ou de virage. C'est la route qui provoque l'accident, c'est le rail qui paye la note ».

Langage correct

Ne dites plus « péage urbain », c'est ringard et trop punitif. Dites « tarif de congestion » : cela vous évitera d'affoler les automobilistes (français). Ne dites plus « transport » mais « solution de mobilité ». Si vous êtes élu, ne dites plus « petites lignes », c'est passéiste et ferrovipathe, mais « dessertes fines des territoires », cela vous évitera d'avoir à préciser à vos électeurs s'il s'agit de dessertes ferroviaires ou routières.

Le bon choix

Après avoir privilégié la route pendant dix ans, le groupe suisse Nestlé Waters a relancé le fret ferroviaire entre l'usine Perrier de Vergèze (Gard, entre Nîmes et Montpellier) et le port de Fos-sur-Mer, distant de 100 km à raison d'un train par jour ouvrable. Les wagons sont loués à

Regiorail (groupe Eurorail), un opérateur ferroviaire de proximité ; la réfection de la voie ferrée a coûté environ 2,5 M€ ; 13 500 conteneurs seront transportés par rail chaque année. 27 000 trajets de camions seront ainsi évités, soit un rejet de 2 500 tonnes de CO₂. L'entreprise a justifié son choix par des considérations environnementales... mais aussi financières : selon le PDG de Nestlé, le flux logistique est énorme et, faute de chauffeurs, le transport routier n'est pas capable de répondre à la demande.

La voiture et l'espace public

Les nouvelles mobilités - voiture électrique, voiture autonome, voiture en libre service... - sont un prétexte facile pour négliger le report modal et reporter à après-demain les décisions indispensables pour s'attaquer à la congestion, à la pollution de l'air et au réchauffement climatique.

Les photos ci-dessous illustrent le problème posé par la voiture : l'espace qu'elle occupe et l'énergie qu'elle consomme par voyageur transporté.

Sources : un tweet de Mohamed Mezghani (le bus contient autant de passagers que toutes les voitures visibles sur la photo), et un tweet de Ludo Campbell-Reid, urbaniste australien (le type de motorisation, de conduite ou de gestion d'une voiture ne change rien à l'espace qu'elle occupe sur la voirie).



CARS



ELECTRIC CARS



AUTONOMOUS CARS



UBER/LYFT CARS

Brèves

Une conséquence méconnue

L'effondrement du viaduc de Gênes (FNAUT Infos 267) a entraîné la fermeture de trois lignes ferroviaires qui passaient au-dessous : les deux lignes Gênes-Milan passant par le col des Giovi, et la ligne se dirigeant vers Ovada et Turin par le col du Turchino.

Fédéric Laugier

Le monstre des mers



(wikipedia)

Le porte-conteneurs géant Saint-Exupéry vient d'être inauguré au port du Havre. Ce navire bat tous les records. Long de 400 m et large de 59 m, il pourra transporter 20 954 conteneurs empilés sur 23 étages : placés bout à bout, ces « boîtes » formeraient une chaîne de 123 km. La salle des machines est aussi grande que Notre-Dame-de-Paris et le moteur diesel de 21 m de long est aussi haut qu'un immeuble de cinq étages, il développe 80 000 chevaux. Ce navire doit transporter des tonnes de marchandises alimentaires, mais aussi des bateaux et des métros jusqu'en Asie.

Le Saint-Exupéry carbure au fuel lourd et on dit qu'il émettra autant de CO₂ que 55 millions de voitures. Une contribution à l'effet de serre dénoncée par Nicolas Hulot : « cette superbe performance technologique est-elle bonne pour la planète ? La réponse est non ». Le transport maritime est une source majeure de pollution des océans et les émissions de dioxyde de soufre posent un problème de santé publique dans les villes portuaires. Et est-ce une réalisation d'actualité au moment où les Chinois cherchent à développer la « route de la soie ferroviaire » (qui apportera du trafic à la liaison Lyon-Turin) ?

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
 Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
 CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°272
 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
 Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
 Av de la Plage - 86240 Ligugé

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

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
 tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
 e-mail : contact@fnaut.fr
 Internet : https://www.fnaut.fr

Sabotage du service public ferroviaire

Face à la dégradation de plus en plus évidente de l'offre ferroviaire, la FNAUT a été amenée à dénoncer publiquement la stratégie suicidaire de SNCF Mobilités, qui ignore les besoins des voyageurs, les dissuade d'utiliser le train et met en péril la pérennité du rail et de l'intermodalité. Il est de plus en plus difficile d'acheter un billet car les points de vente disparaissent, les fiches horaires se raréfient... et le sabotage des petites lignes, sous-exploitées, renforce la dépendance automobile.

La stratégie de SNCF Mobilités - une recherche systématique d'économies à court terme alors qu'une réduction de ses coûts d'exploitation devrait être prioritaire - n'est plus viable.

Les voyageurs ne supportent plus les pratiques irrationnelles de SNCF Mobilités et la dégradation des services ferroviaires. Ils sont rarement consultés. Quasi systématiquement placés devant le fait accompli, ils sont exaspérés et en ont assez des promesses sans lendemain.

La FNAUT attend de l'exploitant un changement de cap conforme aux orientations du gouvernement : croissance du trafic ferroviaire et aménagement du territoire. Elle est ouverte à toute concertation avec lui.

Quant au gouvernement, il a de lourdes responsabilités. Sa passivité face à la dégradation des services ferroviaires est devenu irresponsable. Pourquoi les lois ferroviaires de 2014 et 2018 ne sont-elles pas respectées ? On attend depuis 4 ans que le schéma national des services ferroviaires soit soumis au Parlement.

La FNAUT demande donc au gouvernement de s'opposer énergiquement à la politique destructrice de SNCF Mobilités, contraire à ses propres objectifs, et de lui imposer rapidement un changement drastique de stratégie : l'avenir du rail en France est aujourd'hui gravement compromis.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Les aides publiques aux aéroports et compagnies aériennes	2-5
Mailler les tramways ?	6-7
Des gares TGV nouvelles de Nîmes à Perpignan ?	8-9
Trains Intercités	10
La chronique du Lyon-Turin	11
La sécurité routière	12

Les aides publiques au transport aérien

A la demande de la FNAUT, Jacques Pavaux, ancien directeur général de l'Institut du Transport Aérien, a recensé avec précision et chiffré les aides, directes ou indirectes, accordées par l'Etat et les collectivités territoriales au transport aérien commercial - aéroports (en 2012, seulement 14 aéroports sur 86 ont été structurellement bénéficiaires) et compagnies aériennes. Le montant total annuel de ces aides, contre-productives pour l'environnement, a été proche de 600 millions d'euros sur la période 2016/2017.

Cette expertise amène la FNAUT à réclamer une taxation du kérosène ou des billets d'avion sur les vols intérieurs en concurrence frontale avec le train (TGV et Intercités), la fermeture des petits aéroports régionaux non rentables et le développement des alternatives ferroviaires à l'avion (FNAUT Infos 266, 267).

L'innovation, oui mais avec raison !

Que les « ingénieurs ingénieurs » innovent, c'est leur rôle : on n'en est plus, heureusement, à l'époque des locomotives à vapeur. Le problème est que les décideurs politiques, toujours désireux de faire moderne pour se valoriser auprès de leurs électeurs, se laissent séduire, et souvent berné, par les groupes industriels qui cherchent à commercialiser leurs « innovations ».

Dans les années 1970, on a vu fleurir de multiples inventions sans lendemain : Aramis, Poma 2000, Télétrain, aérotrain. Puis sont apparus ultérieurement le TVR (un échec retentissant à Nancy et Caen), le tramway sur pneus de Clermont-Ferrand (plus fiable que le TVR mais sans avenir), le bus à guidage magnétique de Douai (autre fiasco, lui aussi prévu par la FNAUT), le vrai BHNS (utile si on ne l'implante pas à la place du tramway) et surtout le faux BHNS (qui n'a de BHNS que le nom).

Et l'innovation continue, car le tramway sur rails, le TER et le TGV, c'est vraiment

trop ringard. Exemple typique, Hyperloop (FNAUT Infos 259, 267). D'autres rêveurs veulent ressusciter l'aérotrain (FNAUT Infos 267).

La nouvelle innovation à la mode, c'est le train à hydrogène, dont beaucoup d'élus régionaux se sont immédiatement entichés (FNAUT Infos 267, 272). Sans oublier le Taxirail, système autonome inventé par une start-up bretonne pour compenser la fermeture des petites lignes et « réconcilier la population rurale avec le mode ferroviaire », et le Supraways, un engin présenté par un journaliste comme « une sorte de tramway suspendu, un mélange de téléphérique et d'aérotrain » qui, bien sûr, coûtera « 3 fois moins cher que le tramway ».

La FNAUT est évidemment favorable à l'innovation, mais à condition qu'elle ne retarde pas le développement ou l'adoption des techniques appréciées des usagers et à l'efficacité garantie.

Jean Sivardière

Les aides publiques aux aéroports

L'objectif de l'expertise de Jacques Pavaux était d'identifier toutes les aides de l'Etat et des collectivités territoriales au transport aérien en France métropolitaine, et de les quantifier en volume puis en les rapportant au passager transporté.

Ces aides concernent :

- les aéroports (couverture des déficits d'exploitation, exonération partielle d'impôts fonciers, aides à l'investissement, contrôle aérien, douanes, police)...
- le démarrage et l'exploitation des lignes par les compagnies aériennes (exonération de taxes sur les carburants, subventions comblant le déficit de certaines lignes intérieures).

Les aéroports

Une évaluation précise du nombre des aéroports en activité est délicate :

- on compte 460 aérodromes (DGAC) ou 486 (JO du 20-02-2015) ; les plateformes sont très diverses par leur taille et leur usage (transport public ou privé, aviation d'affaires ou de tourisme, formation aéronautique, défense nationale, sécurité civile, hélicoptères...)
- seules 329 plateformes, en métropole, sont « ouvertes à la circulation aérienne publique » (CAP) ;
- selon le « rapport sur le maillage aéroportuaire français » de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC, 2017), 120 aéroports ont eu une activité commerciale de passagers au cours des 20 dernières années ;

Parmi ces derniers, 86 aéroports (selon l'Union des Aéroports Français, UAF) ayant aujourd'hui une activité de transport aérien commercial ont été considérés. Ils sont classés en 3 catégories principales :

- A (11 gros aéroports, essentiellement de plus de 5 millions de passagers pour la plupart, offrant des vols long-courriers de plus de 3 000 km) ;
- B (19 aéroports intermédiaires) ;
- C (45 petits aéroports, essentiellement de moins de 100 000 passagers, offrant des vols court-courriers de moins de 1 000 km).

Le trafic des aéroports

Le nombre de passagers commerciaux sur les 86 aéroports de métropole a été de 159,1 millions en 2017, dont 25,6 sur les lignes intérieures. Sur ces 86 aéroports commerciaux, 76 ont eu un trafic inférieur à 2 millions de passagers, 17 seulement un trafic supérieur à 1 million de passagers.

L'UAF a recensé également 43 aéroports dont le trafic a été inférieur à 100 000 passagers (33, dont Rouen et Nancy, ont déclaré un trafic inférieur à 10 000 passagers soit moins de 30 par jour, le trafic de certains est même inférieur à 1 000 passagers soit moins de 3 par jour, 5 ont déclaré un trafic nul ; 3 seulement ont eu un trafic supérieur à 50 000 passagers). Ces 43 aéroports ont accueilli environ 500 000 passagers, soit 0,3 % du trafic total des 81 aéroports ayant déclaré un trafic non nul.

Le trafic aérien commercial est donc hyperconcentré : les 17 aéroports de trafic supérieur à 1 million de passagers annuels concentrent plus de 95 % du trafic total, et les 10 premiers, de trafic supérieur à 3 millions de passagers, 90 %. Roissy (69 millions) et Orly (36 millions) traitent 56 % du trafic total.

La rentabilité des aéroports

Jacques Pavaux a déterminé le seuil de trafic passagers permettant à un aéroport de couvrir ses charges d'équipement et de fonctionnement, qui augmentent rapidement quand on passe de la catégorie C à la catégorie A.

Deux types d'équilibre financier d'un aéroport peuvent être considérés :

- le petit équilibre (les recettes couvrent les seules charges d'exploitation) ;
- le grand équilibre (les recettes couvrent la totalité des charges : dépenses d'exploita-

tion, frais financiers, dotations aux amortissements et aux provisions, remboursement des emprunts).

Selon diverses études antérieures, peu d'aéroports commerciaux français (moins d'une quinzaine) ont un trafic suffisant - au moins 1 million de passagers par an - pour atteindre le grand équilibre, qui garantit seul leur autonomie financière.

Tous les autres (une soixantaine) sont structurellement déficitaires et ne peuvent poursuivre leur activité qu'en étant subventionnés (ils assurent moins de 10 % du trafic total des aéroports métropolitains).

Les aéroports déficitaires

Afin d'identifier de manière précise les aéroports déficitaires et le coût de leurs déficits pour la collectivité, le consultant a utilisé les enquêtes 2011 et 2012 de la DGAC, auxquelles une cinquantaine d'aéroports avaient répondu, mais pas exactement les mêmes les deux années. Ces enquêtes ont été abandonnées en 2013.

A partir d'une modélisation, le consultant a pu estimer les résultats d'exploitation des aéroports régionaux, qu'ils aient ou non répondu aux enquêtes de la DGAC, après avoir exclu ceux de Lorient (en partie aéroport militaire), Châteauroux (fret prépondérant), Bastia et Ajaccio (déficit important malgré un trafic supérieur à 1 million de passagers). L'échantillon utilisé comprenait finalement 34 aéroports régionaux pour 2011 et 41 pour 2012.

Ce travail a confirmé que le résultat d'exploitation - hors subventions, frais financiers et remboursement des emprunts - est structurellement déficitaire si le trafic annuel est inférieur à 1 million de passagers. Le résultat devient vite positif et croissant quand le trafic dépasse ce seuil.

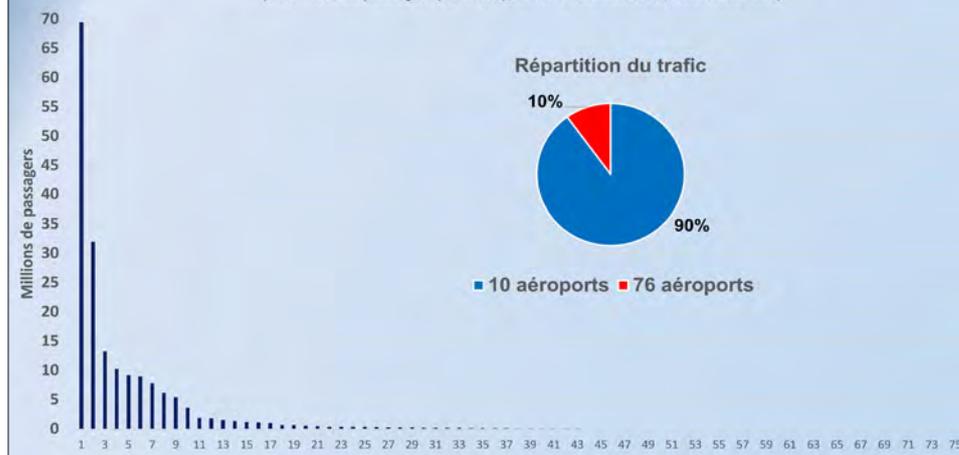
Sur les 34 aéroports de l'échantillon 2011, 31 étaient déficitaires, y compris un dont le trafic annuel atteignait le million de passagers. Certains déficits étaient compris entre 3 et 5 M€ sur un total de 47,5 M€.

En réintégrant les aéroports atypiques de Châteauroux, Ajaccio et Bastia, le déficit total des 34 aéroports déficitaires était de 55,3 M€.

L'analyse des résultats 2012 a confirmé ces résultats : en 2012, 40 aéroports étaient déficitaires et le montant total des déficits atteignait 68 M€.

Si le trafic d'un aéroport est très faible, les recettes, les dépenses et le déficit diminuent. Il en est de même si le trafic annuel est supérieur à 200 000 passagers : le déficit diminue jusqu'à s'annuler quand ce trafic atteint 1 million de passagers. Le déficit est donc maximum (de l'ordre de plusieurs M€) dans la tranche des 100 000 à 400 000 passagers annuels.

Figure 1. Trafic des aéroports de France métropolitaine en 2017
(en millions de passagers par an et par ordre décroissant du volume de trafic)



Les très petits aéroports

Jacques Pavaux a étudié plus particulièrement un échantillon de 22 aéroports régionaux ayant un trafic annuel inférieur à 50 000 passagers, soit environ la moitié des aéroports de ce type.

Tous ces aéroports étaient déficitaires, n'atteignant même pas le petit équilibre ; le déficit total était de 23,4 M€ par an (27 M€ en ajoutant celui de Châteauroux) et le déficit moyen par passager était de 88 €. Dans 16 cas sur 22, ce déficit par passager dépassait 100 € ; dans 10 cas, il dépassait même 200 € (700 € à Vannes, largement plus de 1 000 € à Angoulême).

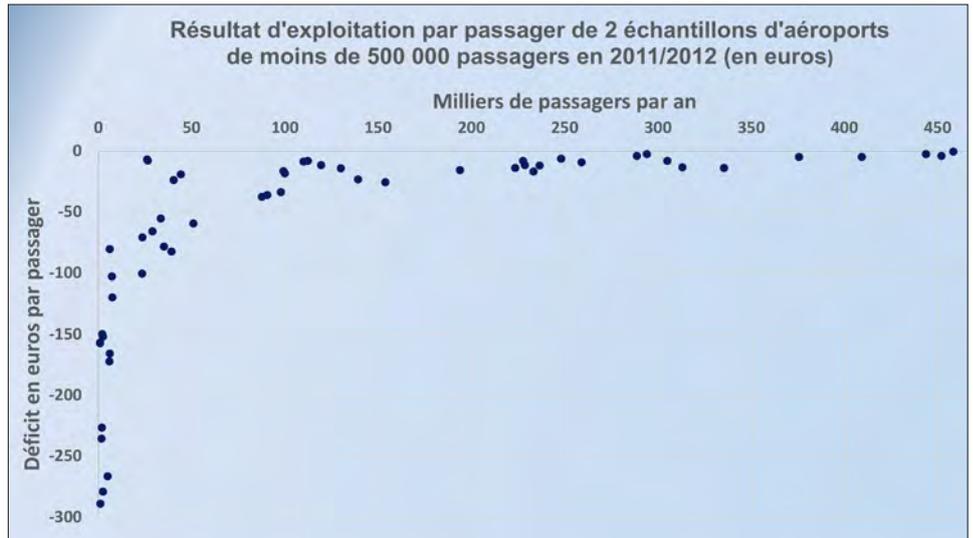
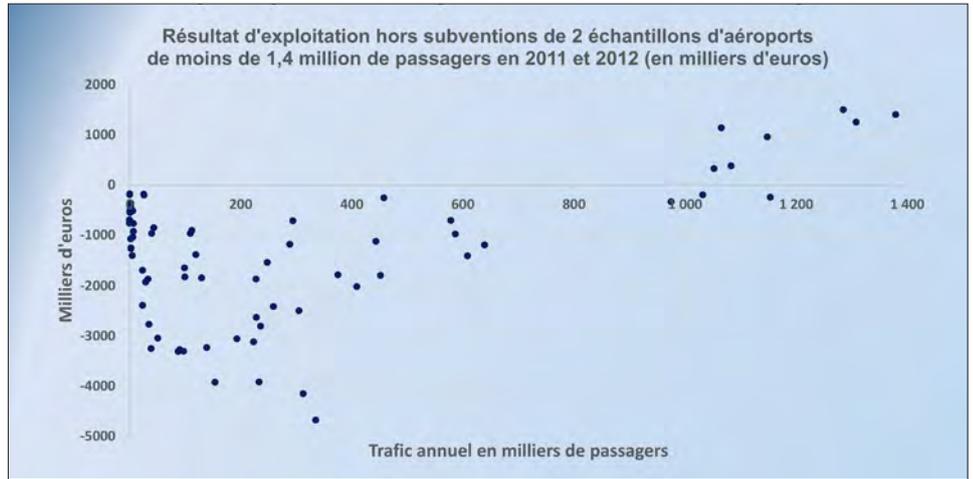
Par ailleurs, en 2011 et 2012, la principale liaison aérienne (une radiale vers Paris, souvent la seule ligne régulière) de 6 de ces 22 aéroports a bénéficié d'une subvention pour couvrir son déficit : Agen, Aurillac, Brive, Castres, Le Puy-en-Velay et Périgueux. Cette subvention, de l'ordre de 50 à 60 € par passager, accordée dans le cadre d'un contrat d'obligation de service public dit « OSP » (voir page 4) s'ajoutait aux autres subventions. Pour les 6 aéroports cités, le cumul des aides directes par passager transporté aura donc atteint, en 2011/2012, entre 60 et 230 €.

La situation financière de ces très petits aéroports s'est plutôt dégradée, depuis 2012. Le trafic de 13 d'entre eux est resté stable de 2012 à 2017, le trafic de 7 autres a diminué, celui de Dijon s'est écroulé dès 2013. Agen est passé de 35 000 passagers en 2011 à 40 000 en 2016 mais, le total de subventions s'élevant à 3 millions d'euros (hors financement de l'OSP), les subventions sont passées de 54 à 75 € par passager. Seul Dole a connu une forte croissance (de 33 000 passagers à environ 100 000), mais est resté déficitaire.

Les subventions d'équilibre aux aéroports

Jacques Pavaux a construit un modèle simple reliant le résultat d'exploitation par passager d'un aéroport à son trafic annuel. Il a ainsi obtenu le résultat d'exploitation de 65 aéroports de France métropolitaine de trafic annuel inférieur à 1,2 million de passagers, y compris certains qui n'avaient pas répondu aux enquêtes de la DGAC.

En définitive, **sur 76 aéroports dont le trafic a été inférieur à 2 millions de passagers en 2011, 73 ont été déficitaires** : seuls ceux de Lille, Montpellier et Strasbourg ont été bénéficiaires (celui de Biarritz l'est devenu en 2012). En prenant en compte les 10 aéroports de plus de 2 millions de passagers (de Roissy à Beauvais), **seulement 13 aéroports sur 86 ont eu un trafic suffisant pour leur permettre d'être bénéficiaires en 2011 (14 en 2012).**



Le déficit global des aéroports déficitaires hors subventions a été de 97 M€ en 2011 et 103 M€ en 2012. Le déficit moyen par passager a été voisin de 10 €. La part des très petits aéroports (moins de 50 000 passagers par an) dans le déficit total était de 34 % en 2011 et 37 % en 2012, pour 3,3 % du trafic.

Si on considère uniquement les aéroports ayant répondu aux enquêtes de la DGAC, les 35 aéroports déficitaires ont eu un chiffre d'affaires (CA) global hors subventions de 158 M€ et un déficit global de 55,5 M€ soit 35 % du CA. En 2012, le trafic a augmenté de 6 % : le CA global des 41 aéroports déficitaires a été de 232 M€ et le déficit de 69 M€ soit 30 % du CA. Pour les aéroports de moins de 50 000 passagers annuels en 2011 ou 2012, les recettes n'ont même pas couvert la moitié des dépenses !

Pour les aéroports de moins de 50 000 passagers, les subventions couvrent la totalité de déficits. Pour les aéroports plus importants, la couverture est quasi-complète : les collectivités territoriales et les CCI complètent les subventions directes par des garanties d'emprunts, ou des avances remboursables et prêts.

La soixantaine d'aéroports déficitaires a donc coûté au contribuable environ 100 M€ par an au début des années 2010. Jacques Pavaux a vérifié qu'il en est encore de même aujourd'hui.

L'aide publique totale aux aéroports



Aux subventions d'équilibre destinées à combler les déficits d'exploitation, il faut ajouter les subventions d'équipement (environ 15 M€/an), les réductions de taxes foncières, la mise à disposition de personnel, le financement de missions régaliennes par l'Etat sur les petits aéroports (contrôle aérien, douane, sécurité... : 48 € par passager en 2018 à Agen). Ce dernier poste (au moins 130 M€/an) n'est pas considéré comme une aide d'Etat par Bruxelles mais n'en est pas moins partiellement à la charge du contribuable pour un montant estimé à 80 M€/an.

Finalement, l'aide totale aux aéroports (hors liaisons OSP - voir page 4) atteint 245 M€/an.

Les aides publiques aux compagnies aériennes

(pixabay)

La fiscalité du kérosène

Selon les directives européennes de 2003 et 2006 relatives à la fiscalité de l'énergie, les produits énergétiques ne sont taxables que s'ils sont utilisés comme combustible ou carburant, la base de taxation étant le volume ou le poids. Ils sont donc taxés comme les alcools ou le tabac, en fonction des quantités consommées et non (au contraire de la TVA) de leurs prix.

Une directive européenne de 2003 prévoit cependant que les Etats membres peuvent exonérer « les produits énergétiques utilisés comme carburant pour la navigation aérienne hors aviation de tourisme privé ».

La directive précise que les Etats peuvent limiter les exonérations aux transports internationaux et intracommunautaires. De plus, en cas d'accord bilatéral entre deux Etats membres, l'exonération peut être suspendue, et la taxation peut être inférieure au minimum fixé alors par la directive, soit 33 €/hectolitre, comme pour le gazole.

La directive de 2006 précise que « jusqu'à adoption de dispositions communautaires relatives à l'avitaillement des bateaux et aéronefs, un Etat peut maintenir ses dispositions nationales concernant les exonérations ». Elle reconnaît qu'aucune solution commune satisfaisante n'a encore été trouvée.

En France, l'ancienne TIPP a été remplacée en 2011 par l'actuelle TICPE qui s'applique aussi aux produits énergétiques d'origine non pétrolière (biocarburants par exemple).

La TICPE s'applique uniquement aux carburants et combustibles, à des taux différents (mais le gaz naturel et le charbon sont soumis à des taxes spécifiques). Elle est soumise à la TVA, comme le prix de base du carburant.

Une composante carbone de la TICPE a été introduite par la loi de finances 2014. Début 2018, la TICPE du gazole s'élevait à 59,4 €/hectolitre et le kérosène était toujours détaxé (article 265 bis du Code des douanes).

Une circulaire du 20-04-2017 du ministère de l'économie et des finances confirme cette détaxation et rappelle que la TVA ne s'applique pas à la TICPE du kérosène (contrairement au cas du gazole), donc aux achats de kérosène par les compagnies aériennes. Cette exonération de TVA ne concerne pas la TVA sur le prix des billets d'avion.

La convention de Chicago

Il est considéré généralement que la non-taxation du kérosène découle de l'article 24 de la Convention de Chicago (1944) qui voulait faciliter l'essor de l'aviation civile internationale.

L'article 24 de la Convention ne se prononce pas sur la taxation du carburant au moment de l'approvisionnement de l'avion à son point de départ. Il semble qu'il ait été interprété à tort par les compagnies aériennes et les Etats dont elles dépendent pour justifier la non-taxation du kérosène.

En réalité, l'article 24 dit que le carburant se trouvant dans les soutes d'un avion atterrissant dans un Etat contractant de la Convention (ou transitant par lui) ne peut être taxé par cet Etat (il en est de même des alcools se trouvant à bord). Il s'agissait seulement de faciliter le transport aérien en simplifiant la fiscalité, et non d'accorder un avantage fiscal au transport aérien.

Cet article 24 ne justifie donc en rien la non-taxation du kérosène consommé en particulier lors des vols intérieurs : ce kérosène est d'ailleurs taxé dans divers pays : Allemagne, Pays-bas, Suisse, Suède, États-Unis, Brésil, Japon.

Le coût de la détaxation du kérosène

Selon un rapport publié en juin 2011 par le Comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales, le coût de l'exonération de taxation du kérosène (50,26 €/hl) se montait à 3,5 Md€ pour l'ensemble des vols, intérieurs et internationaux. **La suppression de l'exonération aurait doublé le prix du kérosène, et augmenté le prix du billet d'avion de 12 % en moyenne sur les vols intérieurs** (le poids de l'énergie dans le coût de production est plus élevé en transport aérien, environ 25 % pour les compagnies classiques et 35-40 % pour les low cost, que dans les autres modes : moins de 10 % pour le TGV).

Dans une étude du CGDD de janvier 2017, le coût de la détaxation du kérosène est estimé à 2,7 Md€ en 2015, dont 310 M€ pour les vols intérieurs (un rapport de la DGAC cite un coût de 600 M€ pour les vols intérieurs, y compris les vols de continuité territoriale vers l'outremer). Le consultant estime à environ 320 M€/an le coût de l'exonération de TICPE pour une TICPE de même niveau que celle à laquelle est soumis actuellement le transport aérien privé.

Les aides au démarrage de nouvelles lignes aériennes

L'ouverture de nouvelles lignes peut faire l'objet de nombreuses aides directes ou indirectes, dont certaines transitent parfois par le propriétaire ou gestionnaire de l'aéroport concerné.

Des aides aux compagnies aériennes peuvent bénéficier indirectement aux aéroports (recettes nouvelles des boutiques, parkings...) et réciproquement.

La réglementation européenne a autorisé de telles aides dans des textes dits « lignes directrices » de 2005 et 2014 qui en fixent les conditions à respecter : amélioration de la mobilité des citoyens de l'Union, développement de régions excéntriques, aide limitée à 3 ans...

D'autre part, les Etats membres peuvent, selon un règlement du 24-09-2008, imposer des Obligations de Service Public (OSP) sur des liaisons considérées comme indispensables au développement de régions enclavées et mal desservies par les autres modes.

Cette possibilité va au-delà des règles définies dans les « lignes directrices » puisqu'un Etat peut alors imposer, suite à un appel d'offres, une qualité d'offre minimale (fréquences des vols, type d'appareil, tarifs...) qu'un transporteur ne pourrait proposer dans un cadre purement commercial.

L'OSP est signée par l'Etat, la compagnie aérienne et l'aéroport, généralement pour 4 ans, et financée par l'Etat et les collectivités locales concernées.

En 2016, il y avait 11 liaisons OSP (hors Corse et Ouessant) contre une vingtaine en 2000 : 9 radiales (entre Paris et Agen, Aurillac, Brive, Castres, Le Puy, Limoges, Périgueux, Rodez, Tarbes) et 2 transversales (La Rochelle-Poitiers-Lyon et Lorient-Lyon).

A noter que des appels d'offres viennent d'être lancés pour des lignes OSP Limoges-Orly et Limoges-Lyon. En 2018, l'Etat a versé 5 M€ aux OSP ; à partir de 2019, il versera 20 M€.

La subvention annuelle à une OSP (Etat + collectivité locale) peut atteindre 3 M€ soit, pour un trafic moyen inférieur à 50 000 passagers par an, un coût moyen de 100 € par passager (165 € sur Paris-Aurillac en 2009, pour 20 000 passagers) et même 120 € si on intègre la subvention à l'aéroport. D'où un coût global annuel des lignes sous OSP proche de 30 M€ hors Corse, qui s'ajoute aux aides énumérées précédemment.

L'aide publique totale au transport aérien intérieur

En définitive, le montant des subventions directes apportées aux aéroports déficitaires (subventions de fonctionnement 100 M€ + coût des OSP 30 M€) est proche de 130 M€ par an. Ce montant atteint 275 M€ si on y intègre le coût des fonctions régaliennes assurées par l'Etat et des autres aides (subventions d'équipement...).

Si on ajoute à cette somme le coût de la détaxation du kérosène (320 M€) sur les vols intérieurs, on voit que l'aide publique globale au transport aérien intérieur approche les 600 M€ par an.

La FNAUT et le transport aérien : la politique souhaitable de l'Etat et des collectivités

La FNAUT demande une profonde révision de la politique de transport aérien : le transport aérien ne doit pas être développé mais au contraire maîtrisé afin de limiter son impact environnemental et financier.

Nuisances aériennes

Il faut renforcer les règlements sur les horaires des vols et les procédures de navigation (couvre-feu, descente continue...) comme le réclament les associations de riverains des grands aéroports, afin de réduire le bruit.

Mais il faut aussi réduire à la source le bruit, la pollution de l'air et la consommation de carburant. On parle de motorisation électrique, mais il y a loin d'un prototype à un engin fiable, adapté aux longs parcours aériens et d'un prix accessible. Certes les progrès technologiques futurs ne doivent pas être sous-estimés, mais ils ne suffisent pas et ne suffiront pas à compenser la hausse du trafic aérien (un doublement est prévu d'ici 2050) et limiter ses nuisances ou son impact climatique.

Petits aéroports

La pléthore d'aéroports sur notre territoire coûte cher au contribuable.

M. Spinetta a préconisé de fermer massivement les « petites lignes ferroviaires » non rentables : mieux vaudrait fermer les nombreux aéroports régionaux non rentables. Le dynamisme économique d'une région tient bien plus à son environnement technique et scientifique ou à son attrait touristique, qu'à l'existence d'un petit aéroport.

Aides publiques

L'Etat et les collectivités territoriales doivent arrêter de subventionner les compagnies aériennes et les aéroports (sauf pour les liaisons OSP d'aménagement du territoire).

Comme en Suède, l'Etat doit imposer une taxation du billet d'avion si l'avion est en concurrence directe avec un service ferroviaire, ou une taxation du kérosène, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'établir des conditions de concurrence train-avion plus équitables. Une taxation du transport aérien serait mieux admise qu'une taxation des déplacements quotidiens. Elle permettrait de financer l'AFITF.

Report du trafic sur le rail

Mais il faut aller au-delà des mesures réglementaires, techniques, fiscales... et envisager une réduction du volume du trafic aérien, en particulier court-courrier, le plus émetteur de gaz à effet de serre. Le train peut souvent se substituer à l'avion si on renforce les liaisons ferroviaires entre grandes villes sur les territoires français et européen (voir FNAUT Infos 266 et 267).

Les infrastructures ferroviaires

On peut étendre le réseau des LGV vers Toulouse, Nice et Perpignan, moderniser la ligne classique Massy-Valenton (pour faciliter la circulation des TGV intersecteurs) et les lignes Intercités concurrencées par l'avion (par exemple Nantes-Bordeaux-Toulouse).

Le réseau des LGV a déjà atteint son optimum vers la Belgique et les Pays-Bas, mais beaucoup reste à faire vers l'Italie, l'Espagne et l'Europe de l'est...

L'intermodalité

Les aéroports importants peuvent être mieux desservis par train ou tramway (Roissy, Nantes, Bordeaux, Bâle-Mulhouse).

La FNAUT refuse les gares TGV excentrées (Montpellier Sud de France). Les erreurs doivent être corrigées (construction de la gare de Vandières et du raccordement de Saint-Brès, de Nîmes vers Montpellier).

Le service TGV-air

Ce service offre des pré et post-acheminements par TGV dans 19 gares de province et Bruxelles. Les avantages pour le passager sont nombreux mais les bagages ne sont pas pris en charge dès la gare de départ.

Mieux exploiter le TGV de jour

L'étude réalisée en 2003 par Gérard Mathieu et Jacques Pavaux pour la FNAUT a montré que le TGV pouvait concurrencer vigoureusement l'avion, ce que l'expérience a confirmé : « le TGV, c'est le 3ème aéroport parisien ». La FNAUT dénonce le « mythe des 3h » (FNAUT Infos 244).

Or la SNCF « rationalise » son offre : fréquences faibles, TGV de grande capacité, axes radiaux privilégiés. Elle doit imiter les compagnies à bas coût (avions de faible capacité, fréquences élevées, dessertes transversales).

Relancer le train de nuit intérieur

La SNCF s'est débarrassé de presque tous ses trains de nuit alors qu'ils étaient généralement bien remplis, la Deutsche Bahn a fait de même. Le gouvernement se contente de bricolage sans volonté de relance. Les liaisons Paris-Briançon et Paris - Rodez/Latour-de-Carol sont pérennisées, mais l'avenir du Paris-Cerbère est incertain.

Pourtant le train de nuit reste pertinent, malgré l'extension du réseau des LGV, pour les trajets intérieurs et internationaux de plus de 500 km. Grâce à lui, le voyageur gagne du temps en journée (il peut arriver tôt le matin à destination, et repartir tard en soirée) et fait des économies (billet TGV, nuit d'hôtel). L'offre de nuit, complémentaire de l'offre de jour, élargit utilement l'éventail des solutions de mobilité.

Le TGV international de jour

Le trafic aérien s'est considérablement développé depuis une vingtaine d'années en Europe. En 2017, les principales destinations depuis la France ont été l'Allemagne (8,9 M pax), l'Espagne (13,6), la Grande-Bretagne (13,5), l'Italie (11,4), les Pays-Bas (4,2), le Portugal (6,8), la Suisse (3,3).

Quand le réseau des LGV aura été complété, les villes de Madrid, Barcelone, Rome, Berlin, Hambourg, Munich, Vienne, Glasgow, Edimbourg... seront aisément accessibles depuis Paris en empruntant des TGV de jour en des temps compris entre 5 et 6 heures.

Les trains de nuit internationaux

Ceci étant, des temps de parcours de l'ordre de 5-6 heures ne permettent pas au TGV de capter massivement le trafic aérien, une offre complémentaire de nuit est indispensable.

Les trains classiques de nuit ont joué un rôle important entre Paris et Madrid ou Barcelone (trains-hôtels Elipsos), Rome (le Palatino), Vienne...

Leur relance n'a rien d'utopique, comme le démontre le succès commercial et économique des trains de nuit internationaux Nightjet exploités par les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) pour remplacer ceux qui ont été abandonnés par la Deutsche Bahn. En général, le départ se fait avant le dîner pour une arrivée en milieu de matinée.

Ces trains connaissent un succès supérieur aux prévisions en Autriche, en Allemagne, en Suisse et en Italie du nord. Malgré la concurrence de l'avion à bas coût et du car, ils sont complets en périodes de pointe. La preuve est faite que le train de nuit n'a rien d'obsolète.

Les 16 relations ÖBB (1,5 million de voyageurs en 2017) ont évité environ 12 000 vols. Et les chemins de fer néerlandais (NS) suivent leur exemple. Le train de nuit Nightjet va être prolongé de Dusseldorf à Amsterdam. L'objectif est double : concurrencer l'avion pour limiter son impact écologique, et désaturer l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, de plus en plus engorgé.

Très récemment, c'est un train de nuit Berlin-Kiev qui a été créé.

Des TGV de nuit à grande vitesse

Le réseau français des LGV s'étant étendu depuis 20 ans, des « TGV couchettes » peuvent être envisagés aujourd'hui car ils permettraient de couvrir des distances bien plus importantes que les trains classiques (jusqu'à 2 000 km) ou les mêmes distances avec des départs plus tardifs et des arrivées plus matinales. Par exemple Londres-Milan-Rome, Bruxelles-Paris-Madrid...

Le TGV de nuit n'est pas une utopie. Il existe déjà en Chine des TGV couchettes à deux étages.

Comment mailler les réseaux de tramway ?

Dans tout réseau de transport, il est souhaitable de minimiser le nombre des correspondances nécessaires pour aller d'un arrêt à un autre. Nous discutons ici le cas particulier des réseaux de tramways. Le problème est technique mais concerne directement la qualité du service rendu.

La notion de maillage peut revêtir deux significations : soit l'infrastructure maille le territoire, soit les lignes sont « entremêlées », une même rame pouvant passer d'une ligne à une autre grâce à des raccordements.

Le principe du maillage des lignes est souvent mis en œuvre dans les réseaux allemands qui possèdent un nombre de lignes important. Cette organisation permet de renforcer très nettement la fréquence de passage sur les troncs communs situés dans la zone dense de la ville, d'offrir à leurs riverains de nombreuses relations directes et de supprimer des correspondances entre lignes pour faciliter les relations entre quartiers, tout en conservant des dessertes directes, mais à fréquence réduite, des secteurs périphériques.

Plusieurs lignes (jusqu'à 5 à Dresde) peuvent emprunter une même section de ligne, ce qui génère d'importantes contraintes d'exploitation. La régulation des réseaux maillés est délicate dans les centres-villes, car les arrêts y sont très fréquentés et les risques de perturbations élevés : par suite, de nombreux tramways allemands traversent les centres en souterrain.

En France, les réseaux de Grenoble, Strasbourg et Montpellier maillent l'espace urbain, mais chacun présente des particularités d'organisation et d'exploitation.

A **Strasbourg**, la structure radiale du réseau (5 des 6 lignes se croisent à la station Homme de Fer en hypercentre) est complétée par la ligne de rocade E qui contourne le centre à l'Est. Elle permet de construire un réseau maillé où chacun des 9 troncs communs du réseau est parcouru par 2 ou 3 lignes différentes (mais seules la A et la D ont des débits voisins et sont synchronisées sur un long tronc commun de 11 stations).

On réduit ainsi le nombre des correspondances et on soulage le nœud de l'Homme de Fer (80 000 montées et descentes/jour) tout en assurant des liaisons directes inter-quartiers. Les usagers ont bien intégré le maillage des lignes, comme le constate l'ASTUS, association locale membre de la FNAUT. La ligne de rocade E voit ainsi son trafic augmenter régulièrement. Mais le maillage des lignes a fait baisser la vitesse commerciale moyenne du tramway.

La stratégie de développement du réseau portée par l'Eurométropole et l'exploitant (CTS) combine à la fois le tramway et le BHNS, et vise à poursuivre le maillage du réseau pour réduire la contrainte sur le nœud de l'Homme de Fer. Le BHNS G, intégré au réseau structurant, sera prolongé en 2021 entre la gare centrale et Etoile Bourse pour assurer un maillage ouest.

En revanche, lors de l'arrivée du tramway en surface à la gare centrale en 2010, le principe d'une ligne dédoublée (un terminus, deux destinations possibles) n'a pas été retenu. Une restructuration du réseau tramway a été préférée car plus efficace pour desservir l'université et plus simple à exploiter.

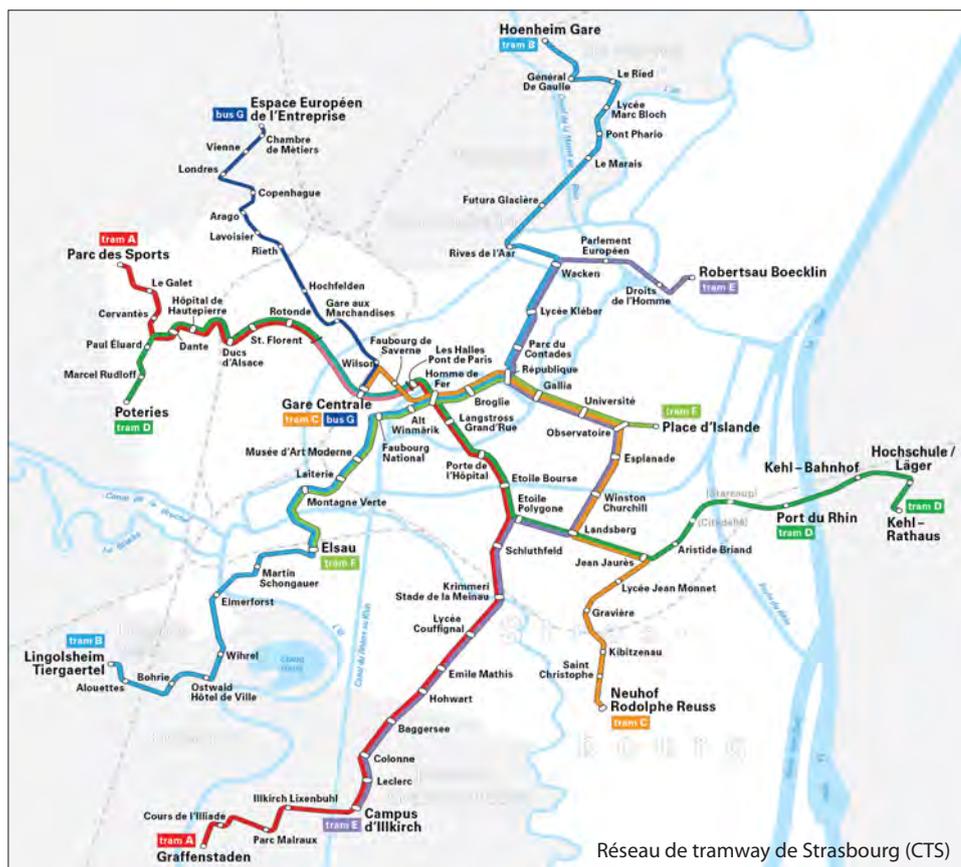
A **Grenoble**, le réseau est lui aussi bien maillé (plan page 7) : les lignes A et B traversent l'hypercentre sur un tronc commun mais sans synchronisation de leurs horaires (le fonctionnement de la B est lié aux fluctuations des activités du campus universitaire et impossible à coordonner avec celui de la A), deux autres lignes (C et E) tangentent l'hypercentre et traversent le tronc commun des lignes A et B.

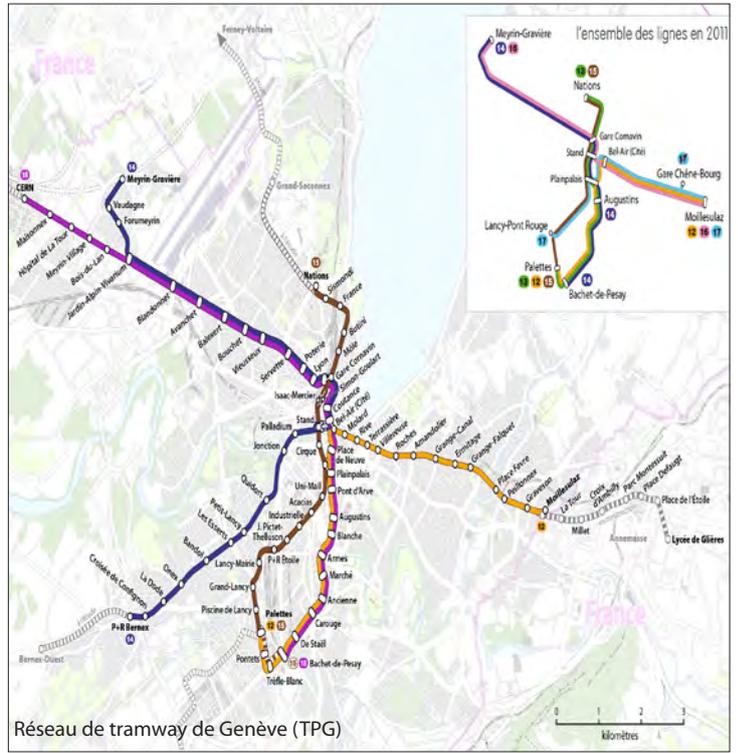
Comme dans le métro parisien, chaque ligne possède sa propre organisation (matériel roulant, fréquence, régulation). Il résulte de la structure du réseau, et d'une fréquence élevée sur chaque ligne en pointe, que l'attractivité du tramway grenoblois est très bonne : il est assez facile de se déplacer sur le territoire desservi au prix d'une correspondance au maximum.

La Métropole prévoit cependant, dans le cadre du nouveau PDU, de mailler les lignes elles-mêmes : 8 itinéraires seraient exploités sans création de nouvelle infrastructure. Il y aurait moins de correspondances obligées, mais le réseau serait bien moins lisible. L'ADTC-Grenoble, membre de la FNAUT, est hostile au projet, certes séduisant mais qu'elle considère en fait comme une « fausse bonne idée » :

- les avantages escomptés ne sont pas déterminants pour les usagers ; un maillage des lignes présente au contraire un risque majeur de dégradation de l'exploitation (saturation du tronc commun des lignes A et B, déjà en limite de capacité, décadence de certaines lignes, gestion difficile de certains carrefours, perte de régularité, difficulté à maintenir une fréquence acceptable en bouts de ligne) ;

- les investissements nécessaires au maillage sont importants. Or la priorité doit être donnée à l'achat de matériel roulant et à l'extension du réseau (ligne E vers Pont-de-Claix au sud et ligne A vers Sassenage au nord-ouest, création d'une ligne vers Mey-





lan au nord-est au lieu du BHNS prévu), plus efficace en termes de report modal.

A **Montpellier**, le maillage du réseau (plan ci-dessus) est assuré par une ligne circulaire qui enserre le centre-ville en réutilisant partiellement des tronçons des 3 lignes diamétrales.

A **Genève**, le réseau comptait 7 lignes, il a été simplifié en 2011 et n'en compte plus que 4. Le maillage des lignes de tramway a été expérimenté sans succès et abandonné au profit de l'exploitation de lignes indépendantes.

On le voit, les logiques de maillage sont multiples, et chacune présente des avantages et des inconvénients qu'il convient de bien mesurer. C'est donc sans dogmatisme qu'il faut chercher à améliorer l'attractivité commerciale d'un réseau de tramway, en tenant compte de la configuration urbaine, de la structure du réseau et du rôle dévolu à chaque ligne.

Exploiter de nouveaux itinéraires sur un réseau existant peut être une solution mais il convient de bien en mesurer tous les effets en termes de performance d'ensemble, de fonctionnement en situation dégradée, de bénéfice client en journée mais également en période creuse (nuit, dimanches, périodes de vacances). D'autres solutions comme la restructuration des lignes (Strasbourg), la création de lignes de rocade (Montpellier) ou de lignes partielles sont possibles. Enfin les nœuds des réseaux maillés sont à étudier avec soin car ce sont des zones de conflit potentiel où les tramways se gênent mutuellement, et la vitesse commerciale d'ensemble peut en être affectée.

Jean Sivardière et Jean Terrier

Grenoble : un PDU sans ambition



Le projet de PDU élaboré par Grenoble Métropole traite très bien la marche et le vélo mais oublie le tramway. C'est pourtant grâce au tramway que l'agglomération a pu réduire la part modale de la voiture, contenir la pollution, supprimer le caractère autoroutier des grands boulevards et du cours Jean Jaurès.

Depuis 1987, le réseau s'est étendu (ligne A en 1987, ligne B en 1990, ligne A à Echirolles 1997, ligne B à Gières 2006, ligne C en 2006, ligne D en 2007, ligne E 2014 et 2015) dopant la fréquentation du réseau à tel point que certaines lignes sont saturées. Si Grenoble est bien placée en matière de fréquentation des transports publics ou de part modale de la voiture en réduction, ce n'est pas par hasard !

Mais le PDU proposé pour les années 2018-2030 interrompt cette dynamique avec des projets tramway très limités : un prolongement d'une station de la ligne E jusqu'au stade Lesdiguières ; un tramway vers Pont de Claix ou un tram-train vers Vizille mais avec un objectif de réalisation en ...2030 ! Pendant ce temps, à Strasbourg, on continue à développer le réseau (Kehl, Robertsau, Koenigshoffen).

Les autres possibilités, pourtant essentielles, d'extension du réseau grenoblois sont reportées au-delà de 2030 : desserte de Meylan-Montbonnot et de Sassenage, ligne D prolongée en rocade. Ces projets pourraient être amorcés dès maintenant par une redistribution des priorités financières : le Métrocâble n'est pas urgent, une exploitation du réseau tramway en maillant les lignes risque d'en perturber le fonctionnement (création de fourches et de terminus partiels), et le BHNS Grenoble-Meylan est à convertir en tramway.

ADTC-Grenoble

Béziers : encore une gare TGV en périphérie urbaine ?



(MD)

Le projet de gare TGV exurbanisée de Béziers-Bayssan est une ineptie : la desserte de Béziers peut être assurée efficacement par la gare centrale grâce à des raccordements à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Après les critiques adressées à celles de Montpellier Sud de France et Nîmes-Manduel, on pouvait croire que la gare TGV envisagée en périphérie de Béziers était enterrée. Mais la voilà qui réapparaît dans le cadre du projet d'intérêt général (PIG) de la ligne nouvelle défendue par SNCF Réseau, et elle est à nouveau réclamée par Kléber Mesquida, président du Conseil départemental de l'Hérault (elle était initialement prévue à Villeneuve-lès-Béziers, au croisement de l'A9 et de l'A75).

La nouvelle gare serait située sur le site de Bayssan, où existe un projet de parc à thème : 2,3 millions de visiteurs annuels sont espérés mais ils satureraient la gare centrale de Béziers.

« Si ce parc sort de terre, ce sera un poumon d'oxygène économique pour toute la région » argumente M. Mesquida. Autre argument classique chez ceux qui fantasment sur les gares TGV exurbanisées : cette gare, proche de l'autoroute A9 et de la rocade Ouest, serait « intermodale ».

M. Mesquida a-t-il examiné les médiocres résultats de la gare du Futuroscope de Poitiers, elle aussi entièrement dédiée à un parc de loisirs ?

Des gares conçues sans penser aux besoins des voyageurs

De nombreux voyageurs débutent ou prolongent un trajet en TGV par un déplacement régional ou local en transport collectif.

Il est donc essentiel que les gares TGV soient desservies directement par les transports collectifs de proximité - TER, autocars périurbains et transports urbains - comme c'est systématiquement le cas en Allemagne, en Belgique ou en Italie : on l'oublie trop souvent, **une gare TGV est d'abord un équipement ferroviaire.**

Les gares TGV isolées en périphérie des agglomérations, près d'échangeurs autoroutiers, ne sont accessibles qu'en voiture : elles sont inadaptées aux besoins des voyageurs. La gare Sud de France à Montpellier en fournit un exemple affligeant.

Des gares inutiles et coûteuses qui pénalisent l'environnement

Les gares TGV excentrées sont inutiles. Envisagées sur la LGV Tours-Bordeaux, elles ont été judicieusement écartées. Les gares de Valence TGV et de Belfort-Montbéliard TGV ont été positionnées au croisement d'une LGV et d'une ligne régionale. En Avi-

gnon, l'erreur commise initialement a dû être corrigée par un raccordement entre la gare TGV excentrée et la gare centrale.

Le coût environnemental de ces gares est très élevé, des surfaces agricoles ou naturelles importantes sont artificialisées et imperméabilisées.

Une erreur persistante

On a pu vérifier depuis longtemps que les gares TGV implantées loin des centres urbains, parfois en pleine nature - en Picardie (TGV Haute Picardie), en Lorraine (Meuse-TGV, Louvigny), en Bourgogne (Le Creusot, Mâcon-Loché) - ne conviennent pas aux voyageurs.

Mais de telles gares sont encore réclamées par des élus locaux, contre tout bon sens, sur les LGV de la transversale sud, à Béziers, Narbonne, Montauban, Agen ; celle de Nîmes-Manduel sera bientôt mise en service.

La FNAUT demande donc l'élimination des projets de gares TGV non desservies par les TER et les transports publics de proximité. Les agglomérations doivent être desservies par TGV de manière rationnelle par leur gare centrale, grâce à des raccordements entre LGV et ligne classique, ce qui maximise les possibilités de correspondances et facilite l'accès au TGV par les modes doux, marche et vélo, depuis le cœur des agglomérations.

Jean-François Troin ■

● **Robert Ménard**, maire de Béziers : « créer de toutes pièces une gare à l'extérieur de la ville n'a pas de sens, il suffit de voir la nouvelle gare de Montpellier pour s'en persuader. Il faut profiter de l'arrivée du TGV pour faire de la gare centrale un outil qui nous permette de revivifier la ville ».

● **Carole Delga**, présidente de la Région Occitanie : « il faut réaliser la liaison Montpellier-Béziers en priorité, avec un pôle multimodal situé à Béziers même, on économisera plus de 50 M€ par rapport à une gare excentrée. La Région soutiendra à l'avenir les projets utiles à la population, interconnectés quai à quai avec le réseau classique et desservis par le réseau urbain ».

● Pour **Frédéric Lacas**, président de l'Agglo Béziers Méditerranée, la future gare TGV A9-A75 devait « faciliter l'accès à la grande vitesse à un plus grand nombre d'Héraultais, permettre de développer la complémentarité entre la gare centrale et

celle de l'agglomération, et dynamiser les projets de territoire ». Mais il ne fait plus d'une gare TGV une priorité.

● **Kléber Mesquida**, président du Conseil départemental de l'Hérault, voit plus loin que son collègue : « nous, on prévoit l'avenir », explique-t-il fièrement dans un français approximatif.

La gare Sud de France



(mimram.com)

La nouvelle gare TGV de Montpellier - Sud de France (FNAUT Infos 231) est implantée loin de la gare Saint-Roch.

Livrée fin 2011, elle a été réalisée dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé (PPP) portant sur la conception, la construction, la maintenance et le financement de la gare. Icade est le co-contractant privé, SNCF Réseau est le co-contractant public. La durée du contrat de partenariat est de 15 ans.

La gare est composée d'un bâtiment voyageurs de 10 000 m², d'un parvis, de commerces, d'espaces d'intermodalité TGV - tramway - bus - gare routière - stationnement, de quais et de l'ensemble des éléments techniques qui en font un Pôle d'échange multimodal (PEM).

C'est une réalisation de l'architecte Marc Mimram, pour qui explique doctement que « la nouvelle gare s'adresse aux plaisirs du lieu, aux plaisirs des voyageurs, à la continuité urbaine qui se développe ici, avec l'infrastructure qui la fonde à l'échelle locale et territoriale ».

L'architecte, manifestement très fier de son ouvrage, a voulu faire de cette gare « un exemple d'urbanité, une gare jardin, une gare des sens, dont le caractère méditerranéen serait immédiatement perçu dans le jeu des lumières et des ombres, dans l'attention au climat, aux saisons, et au dialogue avec la nature dans laquelle elle prend place ».

« Le voyage est une parenthèse du temps que ponctuent la rencontre, l'attente et le départ dont la gare façonne la mémoire. Entre ici et ailleurs, entre local et global, entre ville et territoire, la gare est ce lieu d'émotions auxquelles nous voulons répondre ».

Un voyage difficile

Comme bien d'autres voyageurs, j'observe une dégradation de la qualité des services SNCF. Record battu lors d'un voyage de Bordeaux, où se tenait le 21ème congrès de la FNAUT, à Grenoble, où j'habite. J'ai utilisé un Intercités Bordeaux-Montpellier-(Marseille), un TGV Montpellier-Valence TGV-(Paris), enfin un TER Valence TGV-Grenoble-(Annecy). Départ à 14h34, arrivée à 23h30. Prix : 52,30 € en 1ère (carte Senior + et billet Prems).

Rien à signaler dans l'Intercités, juste la routine : vitres très sales, paysage à peine visible, pas d'eau dans les toilettes. Mais un contrôleur aimable. Arrivé à Montpellier-Sud de France, il m'a fallu exactement 1h quai à quai (j'ai chronométré) pour passer de la gare nouvelle à la gare centrale Saint-Roch.

Dans la gare TGV, aucune indication du point de départ du bus rejoignant le tramway donnant accès Saint-Roch. Ce bus étant complet quand je suis arrivé, j'ai dû attendre le suivant : l'embarquement est très lent ; le matériel, de trop faible capacité, ne convient pas aux voyageurs munis de valises, il faudrait un bus de type aéroport ; le tracé du tramway est très tortueux et inadapté à une liaison rapide entre les deux gares ; la signalétique de la gare Saint-Roch est confuse : pas facile de trouver la voie A quand on est au 1er étage... Encore 25 min d'attente du TGV une fois arrivé sur le quai, 45 min d'attente du TER à Valence TGV. Je suis arrivé à 0h30 chez moi, ayant encore attendu le tramway pendant 25 min.

Enfin je n'ai pas compris pourquoi l'Intercités Bordeaux-Marseille (mal rempli, mais à réservation obligatoire) dessert la gare Sud de France au lieu d'emprunter la ligne classique entre Montpellier et Nîmes, où il pourrait marquer un arrêt et attirer des voyageurs. La perte de temps subie par les voyageurs se rendant à Marseille ne serait pas catastrophique et serait compensée par le gain de temps de ceux qui descendent à Montpellier.

Jean Sivardière ■

« Explications » reçues de la SNCF

« Le contournement Nîmes-Montpellier est la première LGV mixte. Il permet d'une part de désaturer la ligne classique, au bénéfice du trafic TER, d'autre part d'offrir aux voyageurs un gain de temps intéressant (près de 30 min entre la France et l'Espagne).

L'offre Intercités a été adaptée pour permettre aux voyageurs de bénéficier de ce temps de parcours amélioré tout en desservant la nouvelle gare de Montpellier Sud de France : 4 Intercités, sur les 12 circulant quotidiennement entre Bordeaux et Marseille, s'y arrêtent ».

Gares TGV de Béziers et Narbonne : arrêtons de délirer !

Le Projet d'Intérêt Général (PIG) de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan présenté par l'Etat inclut toujours la gare nouvelle excentrée à l'est de Béziers près de l'A75 (alors que la Région n'en veut pas).

Il ne prévoit pas la mixité de la ligne nouvelle au-delà de Béziers et il inclut une gare nouvelle à Narbonne ouest. Par contre la gare TGV envisagée à Rivesaltes est abandonnée.

Avant d'être un faire-valoir de projet urbain ou culturel, une gare TGV est d'abord un équipement ferroviaire, qui doit s'intégrer à une logique ferroviaire. Qui oserait proposer pour la route ce qu'on ose pour le rail : une gare routière sur un grand axe non raccordée au reste du réseau et qui nécessiterait l'utilisation d'un autre mode de transport pour rejoindre le reste du réseau routier ?

Il serait urgent de remettre les questions dans le bon ordre : où sont les nœuds ferroviaires importants ? Comment en faire des pôles intermodaux et comment relier efficacement ces pôles intermodaux aux lieux

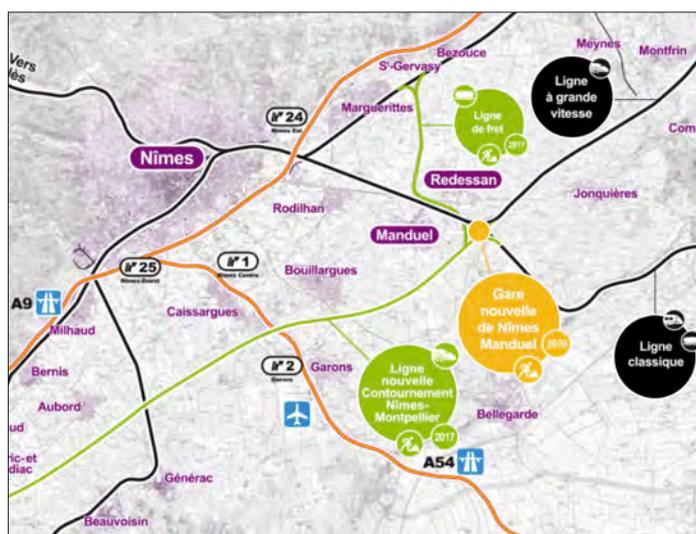
de vie, d'activité, de vacances et de loisirs et aux espaces culturels ? Et si gare nouvelle il doit y avoir, où est le meilleur emplacement pour conserver la cohérence du système ferroviaire, condition de son efficacité et de son attractivité ?

Le projet de gare nouvelle de Narbonne pose problème lui aussi : il s'agirait d'une gare-pont, sous lequel passerait la ligne classique, mais qui ne permettrait pas la mixité, et son positionnement, trop au sud par rapport à l'axe Béziers-Toulouse, serait tel que les trains Montpellier-Toulouse devraient, pour desservir la gare, effectuer une manœuvre de rebroussement.

Notre association a toujours dénoncé cette aberration, mais SNCF Réseau a validé la demande des élus en balayant d'un revers de main l'objection de la difficulté d'exploitation et des pertes de temps. La question d'une gare nouvelle à Narbonne est à revoir, la présidente de la Région le demande également.

Louis Grandjacquet, président de TGV Sud Territoires-Environnement ■

La gare TGV de Nîmes-Manduel



Le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier (CNM) jouera pleinement son rôle sous condition impérative qu'il reçoive l'intégralité du fret et fluidifie la ligne classique, aujourd'hui bloquée au moindre incident, au profit des trains du quotidien, seul trafic en croissance. Les TGV, au trafic stable, ne seront rentables pendant longtemps que s'ils utilisent les gares centrales (Feuchères à Nîmes, Saint-Roch à Montpellier), non saturées, où la SNCF trouve l'essentiel de ses clients, où l'intermodalité prend tout son sens et où les accès ne sont pas seulement automobiles.

Comme à Montpellier, où des TGV sont reportés de Saint-Roch sur Sud de France, des TGV quitteront Feuchères uniquement pour rentabiliser une gare « tout automo-

bile », la rupture de charge allongeant le trajet d'une demi-heure et renchérissant son coût. Un BHNS est ouest desservira Feuchères, alors que la gare TGV ne sera desservie par aucune navette ferrée, mais seulement par une avenue et des parkings. Le report de TGV sur Manduel, à partir de 2020, est destiné à multiplier les dessertes de Sud de France, nécessaires au financement de son PPP..

Espérer des gares exurbanisées qu'elles suscitent un développement du territoire n'est qu'une illusion.

Évitons les gaspillages et consacrons plutôt les moyens existants au maillage efficace d'un réseau ferré dont la région Occitanie a le plus grand besoin et dont la refonte du Cévenol Clermont-Nîmes est un des bons exemples.

L'ASPIC, Association pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole, a déposé, comme FNE qui dénonce la construction de la gare en partie sur une zone Natura 2000, un recours auprès du tribunal administratif de Nîmes contre le projet de gare de Nîmes-Manduel : audience le 12 février.

André Bruston, président de l'ASPIC ■

Trains Intercités : une fois de plus, la Cour des comptes se trompe d'objectifs



La FNAUT a souvent critiqué les analyses de la Cour des comptes, qu'elles concernent le TER ou le TGV (FNAUT Infos 237) et ses positions qui, le plus souvent, reprennent fidèlement celles de la SNCF.

Dans son rapport annuel 2019, la Cour des comptes a demandé à l'Etat de se désengager de la gestion des 8 lignes Intercités qu'il a prévu de conserver après 2020, dans le cadre d'une convention de service public fixant la consistance de l'offre et le financement du déficit d'exploitation.

La Cour recommande un déconventionnement, c'est-à-dire une exploitation purement commerciale, non subventionnée (comme les lignes TGV), des 3 lignes de jour dites structurantes Paris-Toulouse/Clermont, Bordeaux-Marseille (qui assurent 75 % du trafic) et des 2 lignes de nuit Paris-Briançon, Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Cerbère, et un transfert aux Régions des autres lignes de jour Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye.

Une segmentation dangereuse

Les voyageurs ont besoin d'un réseau maillé et pérenne de lignes Intercités radiales et transversales, de jour et de nuit, complémentaires des lignes TGV et permettant des déplacements moins coûteux, et non d'un ensemble très réduit de lignes indépendantes. L'Etat doit donner une vision d'ensemble des services nationaux, comme le prévoient les lois ferroviaires de 2014 et 2017.

Le développement des relations TGV n'invalide pas la pertinence des trains de nuit. Le succès des trains de nuit exploités par les chemins de fer autrichiens (et du train de nuit Paris-Toulouse-Cerbère, bien fréquenté) prouve que ces trains peuvent être rentabilisés (FNAUT Infos 267).

Une analyse purement financière

La Cour des comptes présente une analyse purement financière des services Intercités, sans prendre en compte les attentes du public. Elle reconnaît les efforts d'investissement de l'Etat (voies, matériel roulant) mais admet comme une fatalité la faiblesse des moyens que l'Etat consacre aux Intercités et évacue les responsabilités de la SNCF :

- les infrastructures sont encore dans un état médiocre, et même très mauvais dans le cas de la ligne Nantes-Bordeaux, ce qui explique en partie la lenteur des trains et l'importance

des retards (15 % des trains des trains Intercités sont concernés) ;

- les coûts de production de la SNCF sont prohibitifs et continuent à augmenter bien plus vite que l'inflation ;

- ses méthodes d'exploitation sont gravement déficientes (horaires inadaptés, fréquences trop faibles sur Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux par rapport aux recommandations de la commission Duron, correspondances difficiles, tarifs trop élevés) ; le trafic observé reste très inférieur au trafic potentiel.

La politique malthusienne de SNCF Mobilités

La FNAUT constate que, lorsque la SNCF exploite librement, en « open access » comme c'est le cas pour le TGV, elle recherche des économies à court terme et supprime de manière accélérée les services les moins fréquentés pour concentrer son offre sur les lignes principales, sans tenir compte des besoins des voyageurs et des territoires.

A l'inverse de cette politique malthusienne qui est à rejeter, l'expérience montre qu'on peut augmenter les fréquences sans augmenter le déficit, comme cela a été fait en 2018 sur Paris-Mulhouse grâce à la Région Grand Est.

L'aménagement du territoire sans cesse oublié par la Cour

La loi a judicieusement confié à l'Etat la responsabilité des liaisons Intercités : les Régions ne sont manifestement pas l'échelon pertinent pour aménager le territoire *national*.

L'Etat doit donc impérativement conserver la maîtrise des trains Intercités pour assurer une équité entre les Régions, et développer leur exploitation dans le cadre de délégations de service public mixant des services rentables et non rentables.

En conclusion, la FNAUT demande que le gouvernement, qui a opportunément rejeté les recommandations de la Cour concernant les trains Intercités, fasse de l'aménagement du territoire une véritable priorité, accélère la rénovation du réseau classique et développe l'exploitation des trains Intercités en délégation de service public.

40 M€ pour rouler plus vite : un usage inacceptable de l'argent public en Isère

Le Département de l'Isère vient de lancer une concertation sur les aménagements de sécurité envisagés sur la RD 1075 entre le Col du Fau et Lus-la-Croix-Haute, au sud de Grenoble.

Certains aménagements, comme la reprise de carrefours pour améliorer la visibilité ne sont pas contestables : coût raisonnable, effet direct sur la sécurité.

Mais la sécurité routière a bon dos. Le parti-pris systématique de favoriser la vitesse est par contre inacceptable, car contre-productif : tout le monde sait - ou devrait savoir - que la vitesse est un facteur déclenchant ou aggravant de la mortalité routière.

Il est bien moins cher et souvent plus payant en termes de sécurité de restreindre la vitesse de façon calculée, notamment à proximité de hameaux ou d'intersections, comme le font les chicanes sur la RD 1091, autre axe « stratégique » et « touristique », entre Roche-taillée et Bourg d'Oisans.

Dans les aménagements proposés, les créneaux de dépassement se taillent la part du lion : parmi toutes les opérations, celles qui comportent des créneaux de dépassement totalisent 41,6 M€ sur les 57,9 M€ du projet. Les 11 créneaux de dépassement représentent l'essentiel de cette somme et constituent un investissement disproportionné pour une route qui n'accueille que 5000 à 7000 véhicules par jour en moyenne suivant les sections. Le gain de temps supposé ne peut qu'induire un trafic et une pollution supplémentaires, au détriment de la fluidité recherchée.

Pendant ce temps, la voie ferrée parallèle Grenoble-Veynes se dégrade au point que les ralentissements à 40 km/h se multiplient et que la menace d'une fermeture fin 2020 « pour raison de sécurité » se profile : les collectivités territoriales (Départements, Régions Auvergne-Rhône-Alpes et PACA) et l'Etat tergiversent pour financer les travaux nécessaires au maintien de la ligne ! Or les 40 M€ envisagés pour les créneaux de dépassement sur la RD 1075 constituent une part importante de la somme à réunir pour sauver la ligne.

Le Département doit maintenant privilégier, avec ses partenaires, le retour aux vitesses d'origine. Cette ligne répond aux objectifs mentionnés à propos de la RD 1075, elle a un vrai potentiel inexploité, qui surpasse nettement la route en matière de sécurité, surtout en période hivernale.

Le slogan « l'Isère se mobilise face à l'urgence climatique » (Isère Magazine) doit être suivi d'effets.

d'après un article de l'ADTC-Grenoble ■

Chronique du Lyon-Turin : une situation rocambolesque

Ligne ferroviaire transalpine (MD)

Une analyse sans intérêt

L'analyse coûts-bénéfices, commandée par Danilo Toninelli, ministre italien des Transports et membre du M5* hostile au projet, a conclu sans surprise à un « déficit abyssal » : nommée par le ministre, la commission était composée pour l'essentiel d'opposants au Lyon-Turin, le seul membre indépendant a refusé de signer le rapport.

Selon l'étude, pour que le projet Lyon-Turin soit rentable, le trafic voyageurs devrait être multiplié par 25, avec 4,6 millions de voyageurs en 2059. Les 2,7 millions de tonnes de fret devraient passer à 51,8 millions, une croissance jugée irréaliste.

Son coût serait finalement supérieur de 7 Md€ à ses bénéfices d'ici à 2059 (8 Md€ pour terminer la liaison, à peine 1 Md€ de bénéfices) et la commission recommande de l'abandonner : plus le tunnel serait utilisé, moins il serait rentable, car l'Etat italien perdrait des recettes (3 Md€ de péages autoroutiers et 1,6 Md€ de taxes sur les carburants routiers). Cette perte de recettes étant assimilée à un coût public alors que la pollution et les émissions de CO2 diminueraient, ce raisonnement d'une rare absurdité condamne tout investissement écologique !

C'est comme si la rentabilité d'un investissement sur le réseau ferré était calculée en tenant compte des pertes de recettes de l'Etat sur la TICPE suite au report d'une part du trafic routier sur le rail. Le rapport n'en a pas moins été approuvé par les environmentalistes italiens et français...

Comme le dit La Transalpine, « moins il y aura de camions et de voitures dans les Alpes, plus le déficit du Lyon-Turin augmentera : le raisonnement vaut son pesant de CO2 ».

Coup de théâtre !

Qualifiée « d'arnaque » par plusieurs universitaires italiens, l'étude souffrait à l'évidence de graves défauts méthodologiques : la commission n'a eu aucune vision internationale ; les bénéfices économiques de la liaison ont été ignorés, et les bénéfices environnementaux fortement minimisés.

Finalement, 15 jours après sa remise, le gouvernement italien a demandé à la commission de revoir son travail et - miracle - le déficit « abyssal » de 7 Md€ a été ramené à 2,5 Md€, toujours principalement en raison du manque à gagner de l'Etat italien sur les taxes de carburant et les péages autoroutiers. Et la commission a admis que l'abandon de la liaison coûterait 4 Md€ à l'Italie, si bien que le bilan financier de la poursuite du projet est devenu positif !!!

Confusion

Selon Etienne Blanc, vice-président du Conseil régional AURA, Bruxelles pourrait financer les voies d'accès au tunnel international à 40 % (comme le tunnel), voire même 50 %. L'information étant dans l'air mais non confirmée, le ministère français des Transports l'a démentie et a dénoncé la « confusion » introduite par la Région.

Pantomimes

Sergio Champarino, président de la Région Piémont, a demandé au gouvernement italien de prendre une décision rapide sur l'avenir du Lyon-Turin et « d'arrêter la pantomime ».

La Chambre des députés italiens a adopté, par 261 voix contre 136, une motion commune des groupes de la Ligue du nord, favorable au Lyon-Turin, et du mouvement 5 Etoiles, hostile au projet, qui demande « un réexamen complet du projet ». Il pourrait s'agir d'un vote symbolique destiné à rapprocher les deux partenaires du gouvernement avant les prochaines élections européennes.

Pendant ce temps, TELT, le maître d'ouvrage franco-italien du projet, rappelle que, si on bloque les appels d'offres préparés pour la poursuite du tunnel de base (2,3 Md€) et déjà gelés depuis 6 mois, Bruxelles affectera à d'autres chantiers européens sa contribution prévue de 300 M€.

Les élus français interviennent

Selon Michel Bouvard, vice-président du Conseil départemental de Savoie, si la ligne nouvelle d'accès au tunnel de base depuis Lyon n'était pas financée par la France, l'Italie pourrait exiger de la France une participation plus élevée que prévu au financement du tunnel (elle avait accepté de le financer plus que la France, les accès étant bien plus longs côté français que côté italien).

Gérard Collomb, maire de Lyon, et Beppe Sala, maire de Milan, se sont rencontrés. Ils ont souligné tous deux qu'« il s'agit de l'avenir économique et culturel de l'Europe » et ont rappelé la dimension écologique du projet.

Les élus de Chambéry, favorables au Lyon-Turin, ont demandé à l'Etat, qui ne veut pas financer la ligne nouvelle d'accès depuis Lyon au tunnel transfrontalier, de relancer le contournement autoroutier de Chambéry, un vieux projet concurrent du Lyon-Turin...

Une alliance contre nature

Les Amis de la Terre, une ONG soi-disant écologiste mais opposée au Lyon-Turin et à toute taxation des camions, et la Fédé-

ration Nationale des Transporteurs Routiers de fret (FNTR), qui redoute la réalisation du Lyon-Turin, ont appelé ensemble le gouvernement à mettre en place une offre de transport combiné, alternative à l'autoroute ferroviaire pour les camions qui transitent à travers les Alpes.

Ignorant tout des réalités ferroviaires, l'ONG et les transporteurs routiers de fret assurent qu'il suffit de mieux utiliser la ligne classique existante de Modane, compétitive par rapport à la route. C'est oublier que cette ligne classique est une ligne de montagne dont les coûts d'exploitation sont prohibitifs, et que sa capacité limitée ne permettra jamais de transférer un million de camions par an sur le rail (FNAUT Infos 271).

N'importe quoi...

Pour le ministre Danilo Toninelli, « le Lyon-Turin n'est qu'un trou inutile dans une montagne ». Et il ajoute sans rire : « l'analyse coûts-bénéfices (dans sa version initiale) est un élément précieux d'information ».

Quant à Manilo Di Stefano, secrétaire d'Etat membre du M5*, il estime que « les Italiens n'ont pas besoin d'envoyer de la mozzarella en France en gagnant 20 min mais d'avoir le TGV en Sicile ».

Unité européenne

Lors du deuxième forum économique France-Italie organisé à Versailles, le MEDEF et son homologue italien la Confindustria ont insisté sur la nécessité de jouer la carte de l'unité européenne dans le débat sur le Lyon-Turin (la France et l'Italie échangent plus de 80 Md€ de biens et de services par an) : « les querelles d'ego entre politiques ne nous intéressent pas, nous devons nous unir pour rivaliser avec nos vrais concurrents, qui ne sont pas en Europe mais en Chine et aux USA ».

Selon le président du MEDEF, mieux inspiré que lorsqu'il critique le versement transport des entreprises indispensable au fonctionnement des transports urbains : « grâce au tunnel sous la Manche, les échanges économiques et culturels entre la France et la Grande-Bretagne ont été démultipliés, 25% des marchandises importées de Grande-Bretagne passent par le tunnel. Si les préoccupations concernent les dépenses publiques, je pense que nous devrions économiser sur les coûts de fonctionnement des Etats, mais pas sur l'investissement dans les infrastructures qui sont indispensables ».

Une telle distinction de bon sens entre la dette saine, contractée pour financer des investissements utiles, et la dette malsaine servant à financer de déficits de fonctionnement, était déjà énoncée dans le rapport Pébereau de 2005 sur la dette publique.

Sécurité routière

Pourquoi il faut maintenir la vitesse limite de 80 km/h

Une expérimentation du 80 km/h sur les routes secondaires est en cours depuis juillet 2018. Elle doit être poursuivie afin que des conclusions incontestables puissent en être tirées.

L'adoption courageuse du 80 km/h a déjà contribué à sauver 116 vies humaines sur les routes concernées (la mortalité sur les autres routes a au contraire un peu augmenté) et à éviter de nombreuses blessures graves. Les prévisions des experts du Conseil National de la Sécurité Routière sont confortées.

La destruction criminelle de 60 % des radars automatiques provoque une hausse de la vitesse moyenne et pourrait fausser les résultats de l'expérimentation : sans elle, 60 vies supplémentaires auraient pu être épargnées fin 2018 selon l'ONISR.

Or, lors d'un débat récent avec 600 maires, Emmanuel Macron a laissé entendre que la décision du Premier ministre pourrait être revue sur les routes les mieux aménagées, en l'adaptant « aux réalités des territoires ».

Le chef de l'Etat a ainsi contredit Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, et tous les experts qui ont démontré sur des bases scientifiques l'intérêt du 80 km/h.

Une « application différenciée » de la vitesse maximale serait une grave erreur : en Angleterre, les routes sont étroites et sinueuses, et la sécurité est nettement meilleure qu'en France ; selon Emmanuel Barbe, « c'est sur les plus belles routes qu'on se tue le plus ». Une étude menée en 2018 par l'Observatoire de la sécurité routière l'a confirmé : dans le Massif central, 63 % des tués sont relevés sur 9 % des routes.

Ramener la vitesse maximale autorisée à 90 km/h au cas par cas serait désastreux : 55 % des accidents mortels se produisent sur les routes secondaires, et 36 % sur les routes secondaires rectilignes, les plus fréquentées. Or c'est évidemment sur ces dernières que la vitesse limite serait évidemment relevée en priorité.

Confier aux élus départementaux la responsabilité des limitations de vitesse n'est pas acceptable : la sécurité routière exige une expertise qu'ils ne possèdent pas. L'arbitrage d'experts nationaux est indispensable.

Le réseau principal concentre l'essentiel du trafic et l'impression de sécurité incite les automobilistes à rouler vite. Le 80 km/h doit donc être imposé sur l'ensemble du réseau secondaire : seules les mesures uniformes sont lisibles.

Quant aux « pertes de temps », elles sont marginales : quelques minutes à peine sur les trajets de proximité.

La sécurité routière, une science exacte

Nous reproduisons ci-dessous un article remarquable de l'éditorialiste Jean-François Péresse paru dans Les Echos.

« Le Premier ministre n'a pas tort de faire remarquer que ce seraient probablement 200 morts qui auraient été évités si la moitié des radars n'avaient pas été dégradés par la faute de criminels en puissance. Les études préalables à la décision d'abaisser la limitation de vitesse tablaient sur 300 à 400 vies sauvées par an. Et, n'en déplaise aux propagateurs de théories fumeuses, c'est ce qui se produit. Car la sécurité routière est, hélas ou heureusement, une science assez exacte, une science qui contredit l'intuition et l'expérience.

Jusqu'au sommet de l'Etat, certains - Emmanuel Macron lui-même, dit-on - trouveraient judicieux de laisser aux départements le pouvoir de remonter la limitation à 90 km/h sur ces 10 % de routes où chacun pense qu'il peut rouler vite. Eh bien, justement, c'est sur ces routes, où l'on se sent en sécurité, que se produisent 36 % des accidents mortels. Mieux vaut se fier à la réalité qu'à son imaginaire. C'est toute la difficulté du discours sur la nécessité de renforcer la sécurité collective sur les routes, au détriment de la liberté individuelle.

Notre expérience n'est pas la réalité. La plupart d'entre nous conduisent prudemment, et pensent que la vitesse n'est pas « le » problème principal, que « le » problème est dans l'alcoolémie ou l'inattention. Mais les chiffres montrent que, hors agglomération, la vitesse est bien le facteur principal de plus d'un accident sur trois ».

Un député irresponsable

Le député LR de l'Oise Olivier Dassault a déposé une proposition de loi, cosignée par 16 de ses collègues, visant à expérimenter la vitesse de 150 km/h sur les tronçons d'auto-roulées d'au moins 3 voies, et à annuler le retrait de points de permis en cas de dépassement inférieur à 20 km/h sur les autres.

Il ose affirmer : « un assouplissement des limitations aurait pour effet de diminuer l'accidentalité ; à 150 km/h, on est plus vigilant, les risques de somnolence s'amenuisent ». Selon cet inconditionnel de la voiture, hostile aux hausses des taxes et au 80 km/h, « les automobilistes sont écœurés de cette chasse constante à la contravention, de cette manière d'être pris pour des tiroirs-caisses, de cette réglementation moralisatrice qui les déresponsabilise ».

Quand, en 1974, la vitesse sur autoroute a été relevée de 120 à 130 km/h sur les auto-roulées à la demande du président Pompidou, l'accidentalité s'est immédiatement aggravée.

Brèves

Incompréhensible

La Loi d'Orientation des Mobilités liste les projets d'infrastructures retenus par l'Etat. France Nature Environnement (FNE) considère certains d'entre eux comme de « grands projets inutiles » : mais peut-on mettre dans le même sac le Lyon-Turin qui pourrait absorber un million de camions par an, et le GCO de Strasbourg (FNAUT Infos 271) ?

Actes du 21^e congrès de la FNAUT

Le document peut être demandé au siège de la FNAUT (chèque de 5 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

Dernière minute : enfin des initiatives sérieuses

- Le gouvernement étudie la possibilité de limiter la vitesse automobile en marche arrière à 80 km/h.
- Afin d'améliorer la sécurité routière, la chasse sera prochainement interdite sur l'ensemble du territoire à moins de 500 m des routes carrossables du 23 septembre au 28 février : récemment, un chasseur, croyant voir un dangereux sanglier, a tiré sur une voiture dans laquelle se trouvaient une famille avec trois jeunes enfants.
- Suite à la suppression des contrôleurs, la SNCF va embaucher d'anciennes hôtesses de l'air pour accueillir les voyageurs du TGV. Elle espère ainsi mieux attirer la clientèle aérienne.
- Elle va par ailleurs rebaptiser les grandes gares parisiennes : la gare du Nord deviendra la gare Jacques Brel, suivant la remarquable suggestion de Christophe Girard, adjoint de la maire de Paris chargé de la culture ; la gare de l'Est s'appellera gare Maréchal Joffre ; la gare de Lyon, gare Méditerranée-Charles Trénet ; la gare de Bercy, gare Henri Vincenot ; la gare d'Austerlitz, gare des volcans éteints ; la gare Montparnasse, gare Jacques Tati ou Nicolas Hulot ; la gare Saint-Lazare, gare Guy de Maupassant ou Eugène Boudin.
- Enfin la SNCF va vendre plusieurs petites lignes afin de dégager les capitaux qui lui permettront d'acheter, sans augmenter son endettement, une centaine de rames TGV nouvelle génération à hydrogène décarboné.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
 Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
 CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°273
 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
 Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
 Av de la Plage - 86240 Ligugé

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

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
 tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
 e-mail : contact@fnaut.fr
 Internet : https://www.fnaut.fr

Un service essentiel

Le transport public conventionné de proximité - urbain, routier et ferroviaire - est un service de première nécessité.

En France, trois taux principaux de TVA sont applicables à l'achat de biens et de services : 5,5 %, 10 %, et 20 %. Le taux de 5,5 % s'applique en principe aux produits de première nécessité (alimentation, gaz, électricité). Mais le transport public est taxé à 10 %. Pourquoi le taux réduit de 5,5 % ne lui est-il pas appliqué alors qu'il l'est aux économies d'énergie (isolation thermique) et aux spectacles ?

Une baisse du taux de TVA permettrait aux autorités organisatrices de dégager des ressources pour développer l'offre de transport public en maintenant le tarif actuel pour la majorité des usagers. Son coût pour l'État serait supportable : environ 300 M€/an.

Elle encouragerait l'utilisation des transports publics de la vie quotidienne et répondrait aux demandes des victimes de la dépendance automobile.

Par ailleurs, les transports publics sont jugés trop coûteux par les usagers captifs (en particulier pour les déplacements occasionnels par TER). Une baisse du taux de TVA donnerait aussi aux autorités organisatrices des moyens supplémentaires pour généraliser la tarification solidaire (et l'homogénéiser entre collectivités locales et Régions), et améliorer ainsi le pouvoir d'achat des ménages les plus démunis.

Le taux de TVA sur le transport public varie de 3 % à moins de 10 % dans dix pays européens : Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède... Il est même de 0 % au Danemark, en Irlande et au Royaume-Uni.

Une diminution du taux de TVA sur les produits de première nécessité a été envisagée récemment par plusieurs membres du gouvernement : la FNAUT demande que cette possibilité s'applique en priorité au transport public pour limiter la dépendance automobile et faciliter les déplacements de tous.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Sommaire

Les contributions de la FNAUT au Grand Débat National	2-5
Hyperloop et autres innovations	6
Forum	7
Tarif des billets à bord des trains	8
Droit du transport ferroviaire	9
Expertise sur les cars Macron	10
La chronique du Lyon-Turin	11

La contribution de la FNAUT au Grand Débat National

Lors d'une conférence de presse donnée le 8 mars 2019, la FNAUT a présenté sa contribution au Grand Débat National sur les questions liées à la mobilité. Tout en reconnaissant les bonnes intentions officielles concernant l'environnement et les avancées du « Pacte ferroviaire », elle s'est inquiétée de l'ampleur des investissements routiers décidés par le gouvernement et, plus généralement, du renforcement dangereux de la dépendance automobile. Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), en cours de discussion au Parlement, n'apporte pas de correctif à l'inéquité des conditions de concurrence entre les différents modes de transport, à l'insuffisance des investissements dans les transports urbains et ferroviaires, et à la dégradation inacceptable des services ferroviaires.

Saupoudrages

Ancien ministre des Transports et ancien maire de Dunkerque, où il a laissé les transports collectifs dans un état lamentable, Michel Delebarre a été chargé par le gouvernement Valls d'une mission de réflexion sur le « désenclavement » du Limousin suite à l'abandon du projet de LGV Poitiers-Limoges.

Son rapport a proposé une modernisation ambitieuse de la ligne classique Poitiers-Limoges pour y faire circuler des TER et des TGV Paris-Poitiers, celle de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et la renaissance du TGV Brive-Lille « pour ouvrir une porte sur l'Europe du nord ». Mais le rapport avance aussi des propositions concurrentes du rail : le renforcement des liaisons aériennes (très déficitaires) Paris-Limoges et Paris-Brive, et l'accélération de la modernisation de la RN 147 Poitiers-Limoges « en complément de l'optimisation de la desserte ferrée » et « dans l'attente de la mise en œuvre des investissements ferrés ».

Que ce saupoudrage soit coûteux et inefficace, que les projets recommandés ne relèvent d'aucune vision écologique cohérente, peu importe : l'important est de ne pas choisir, de ne fâcher personne.

On retrouve la même philosophie dans le rapport commandé par l'actuel gouvernement à Francis Rol-Tanguy, ancien directeur de cabinet de Jean-Claude Gayssot, suite à l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Objectif : définir « un projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest ».

Encore une accumulation de projets contradictoires : créer une 3ème ligne Massy-Valenton et une gare TGV à Orly, moderniser la gare d'Angers et la signalisation sur Redon-Savenay, mais aussi rendre plus attractifs les aéroports de Rennes et de Bretagne, passer la RN 162 Angers-Mayenne à 2x2 voies, aménager le boulevard périphérique de Nantes. Surtout ne pas choisir : des projets routiers inutiles pour demain, et des projets ferrés pour plus tard.

Jean Sivardière ■

Un renforcement dangereux de la dépendance automobile

(pixabay)

En 2017, dans la continuité des orientations de la France décidées lors de la COP 21, Emmanuel Macron avait pris des engagements précis concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports : un alignement du prix du carburant diesel sur celui de l'essence ; une réorientation de l'investissement vers les transports de la vie quotidienne ; enfin une perspective d'évolution de la taxe carbone sur la durée du quinquennat permettant de financer l'ensemble des infrastructures nécessaires.

Tout en déplorant un manque d'ambition en matière d'investissement hors région parisienne, la FNAUT avait approuvé ces nouvelles orientations.

Où en est-on deux ans plus tard ? La FNAUT a fait le point lors de sa conférence de presse du 8 mars dernier.

Les assises de la mobilité

Lors de ces assises, organisées au dernier trimestre 2017, les thèmes relatifs à la mobilité ont été segmentés par modes (FNAUT Infos 262) : ce saucissonnage n'a pas permis de déboucher sur une vision politique d'ensemble. Les assises n'ont permis de clarifier ni les normes de pollution routière, ni les responsabilités des constructeurs automobiles. Elles se sont focalisées sur les « nouvelles mobilités » et les nouvelles technologies, elles ont privilégié les encouragements à la voiture dite propre plutôt qu'à la mobilité propre.

Les crédits nécessaires pour favoriser le report des trafics sur les modes respectueux de l'environnement ont été manifestement sous-estimés.

Les concessions aux gilets jaunes

Fin 2018, le gouvernement a cédé aux pressions des gilets jaunes sur de nombreux aspects de la politique des transports, et pris une série de décisions très favorables à l'usage de la voiture, en particulier pour les déplacements domicile-travail (FNAUT Infos 270) :

- annulation de la hausse prévue des taxes sur les carburants automobiles (au moment même où le prix du pétrole brut baissait fortement...);
- report de la réforme du contrôle technique des voitures ;
- renforcement des avantages du barème fiscal kilométrique ;
- retrait de l'article du projet de LOM relatif au péage urbain, un outil pourtant essentiel de maîtrise de la circulation automobile urbaine (voir page 5).

Les efforts récents pour contenir la hausse des péages autoroutiers – un signal fort donné aux automobilistes, dans la continuité des orientations des gouvernements précédents – confirment la priorité donnée à la voiture au détriment des transports publics.

Au total, malgré la volonté d'organiser sa gouvernance sur tous les territoires, on constate un recul important dans la gestion collective de la mobilité, construite pas à pas depuis la LOTI de 1982, qui laisse le transport urbain et ferroviaire, métropolitain et régional, sans perspectives et sous la menace d'une récession faute de financements : le report modal est oublié. On attend encore le 4^e appel à projets de TCSP et de RER métropolitains (à l'image des réseaux allemands de S-Bahn, FNAUT Infos 262) pour les villes de province. Bien d'autres décisions (à l'exception du plan vélo) ont favorisé les modes de transport les plus agressifs pour l'environnement :

- renforcement des crédits routiers ;
- abandon de la redevance poids lourds, même sous la forme édulcorée d'une vignette forfaitaire ;
- désenclavement des villes moyennes en commençant par l'avion et la route ; aides financières aux aéroports ; refus catégorique de toute taxation du kérosène.

Une évolution climatique inquiétante

Pendant ce temps, le danger du réchauffement climatique se précise et n'atteint pas que les îles lointaines du Pacifique : la France est impliquée.

Selon le ministère de la Transition écologique et solidaire, la hausse du niveau de la mer pourrait atteindre 1 mètre d'ici 2100 : la moitié de la Camargue serait alors submergée ; 19 800 km de routes et 2 000 km de voies ferrées seraient régulièrement inondés.

Le littoral aquitain serait concerné lui aussi : une étude récente conclut à « un retrait de la côte de 2,5 mètres par an, alors qu'en 2011, on évoquait de 1 à 3 mètres. Soit une érosion de 20 et 50 mètres respectivement aux horizons 2025 et 2050, sans même évoquer de nouvelles tempêtes dévastatrices ».

Malgré ces perspectives inquiétantes, les émissions françaises de gaz à effet de serre augmentent régulièrement.

En Allemagne, le fret ferroviaire représente plus de 23 % des transports de marchandises, en Finlande, c'est plus de 27 %, 38 % en Suède, 40 % en Suisse, 42 % en Autriche et même jusqu'à 60 % en Lettonie. En France, 10 % seulement...

La dépendance automobile

Paradoxalement, alors que le mouvement des gilets jaunes a été déclenché par la dépendance automobile, cette dépendance a été accentuée par les réponses apportées à ce mouvement par le gouvernement et par la fermeture progressive des petites lignes ferroviaires, qui provoque le retour d'environ 40 % des voyageurs à la voiture (FNAUT Infos 271).

Pourtant cette dépendance n'est pas une fatalité : contrairement à une idée très répandue (FNE, Shift project, la Fabrique écologique, la ministre des Transports), il serait tout à fait possible de mettre en place, à un coût acceptable par la collectivité, des transports publics efficaces, y compris dans les zones périurbaines et rurales comme nous l'avons montré à partir d'exemples observés en Allemagne, en Suisse, en Italie du nord et en Autriche (FNAUT Infos 270).

Cette dépendance est dangereuse, elle fragilise notre système de mobilité. Les automobilistes ont reçu de l'État un message trompeur. Si le prix du pétrole repart à la hausse, ce que beaucoup d'experts estiment inéluctable en raison de l'épuisement progressif des gisements accessibles à un coût modéré, les automobilistes seront doublement piégés : l'État ne pourra, sauf à se ruiner, abaisser les taxes sur les carburants ; et aucune alternative à la voiture n'aura été mise en place.

La fiscalité écologique

Bien que l'opinion y soit défavorable, à l'exception des ONG environnementalistes, la FNAUT continue donc à défendre la fiscalité écologique, à la fois pour donner un bon signal aux usagers de la route et les inciter à modifier leurs comportements, et pour financer les investissements de transport collectif, l'extension des aménagements cyclables et la réduction de 10 % à 5,5 % du taux de la TVA sur les transports collectifs.

Contrairement aux idées reçues, ce sont les fluctuations du prix du pétrole et non les taxes qui sont la cause majeure (à 75 %) des variations récentes du prix des carburants automobiles (FNAUT Infos 270). Et leur prix réel est aujourd'hui moins élevé qu'en 1970 : si l'on tient compte de la diminution de la consommation des véhicules et surtout des réévaluations du SMIC, la même durée de travail permet aujourd'hui de parcourir une distance accrue de 57 % en diesel et de 171 % avec de l'essence.

L'enjeu fondamental n'est donc pas la hausse des taxes sur les carburants, mais bien le prix du pétrole, et par suite la dépendance automobile.

Les inéquités des conditions de la concurrence intermodale

Les expertises réalisées récemment à la demande de la FNAUT (Bruno Cordier, Jacques Pavaux) confirment l'existence de telles inéquités.

SNCF Mobilités doit verser des péages à SNCF Réseau pour pouvoir faire circuler ses trains de voyageurs et de fret. Mais ni les transporteurs routiers de fret, ni les autocaristes exploitant les cars Macron (FNAUT Infos 272), ni même les automobilistes ne doivent payer la maintenance des routes non concédées. Les automobilistes bénéficient de pénétrantes et de roclades urbaines gratuites. La sécurité routière est financée par l'Etat, la sécurité ferroviaire par la SNCF.

La dépense publique pour les cars Macron ayant été d'environ 24 M€ en 2016 pour un trafic de 6,2 M de voyageurs (FNAUT Infos 272), la dépense moyenne par voyageur était d'environ 3,9 € (le prix moyen du billet était de 13,5 €), alors que le bilan environnemental de ces services librement organisés (SLO) est négatif car ils concurrencent le train plus que la voiture.

Les transactions effectuées sur le site de covoiturage Blablacar ne sont pas taxées alors qu'il s'agit de transactions commerciales. Plus généralement (FNAUT Infos 261), le covoiturage longue distance a bénéficié d'environ 49 M€ de dépenses publiques en 2015 pour 14 M de passagers, soit une dépense de 3,5 € par passager, alors que ce type de covoiturage présente un bilan environnemental négatif (le covoiturage local a bénéficié d'une dépense publique de 154 M€, mais son bilan environnemental est positif).

De même (FNAUT Infos 273), le transport aérien intérieur bénéficie d'aides publiques annuelles d'environ 600 M€ (aides aux très nombreux aéroports déficitaires et aides directes aux compagnies aériennes, dont la non-taxation du kérosène). Le trafic intérieur ayant été de 25,6M de passagers en 2017 (FNAUT Infos 266), ces aides représentent une subvention moyenne d'environ 23 € par passager (sur les grandes lignes radiales, cette subvention n'est due qu'à la non taxation du kérosène, elle n'est que de 12 € environ).

Pour chaque mode, la transparence sur les subventions et les défiscalisations dont ils bénéficient doit être faite en procédant à une analyse comparative dont les résultats doivent être rendus publics.

Il n'est pas acceptable que seules les subventions accordées aux transports publics soient parfaitement documentées, alors que d'importantes aides fiscales sous forme de dégrèvement de taxes ou de subventions sont accordées aux modes concurrents.

Dégradation des services ferroviaires : L'Etat doit prendre ses responsabilités

La FNAUT s'est insurgée récemment contre la stratégie de la SNCF (voir l'édito de FNAUT Infos 273). Lors de son assemblée générale du 6 avril 2019, elle a approfondi son analyse des responsabilités du gouvernement dans les menaces graves qui pèsent sur l'avenir du secteur ferroviaire en France.

Une dégradation qui s'accroît

La politique commerciale de SNCF Mobilités est catastrophique :

- économies à court terme par suppression d'arrêts ou de points de vente avant mise en place de solutions alternatives ; il est de plus en plus difficile de se procurer un billet de train (page 8) ;

- réduction de l'offre sur les LGV comme sur les « petites » lignes ; les trains de nuit et les services auto/train ont quasiment disparu et ce sont maintenant des services TER, Intercités et TGV qui sont supprimés autoritairement par SNCF Mobilités ou transférés sur route, sous prétexte de rentabilité insuffisante (FNAUT Infos 272) ;

- tarifs compliqués et excessifs.

Pourquoi les modifications horaires envisagées ne sont-elles pas rendues publiques deux ans à l'avance, comme c'est le cas dans d'autres pays ?

Cette politique dégrade profondément le service public ferroviaire, accentue la dépendance automobile et compromet l'avenir du rail, ossature naturelle du système de transport à moyenne et longue distance.

Les erreurs stratégiques de SNCF Mobilités ne doivent cependant pas occulter les responsabilités de l'Etat.

Le pacte ferroviaire

La FNAUT ne critique pas systématiquement la politique ferroviaire du gouvernement. Elle a ainsi approuvé la loi du 27 juin 2018 dite « pacte ferroviaire », qui a été l'occasion d'avancées incontestables, en particulier (FNAUT Infos 266) :

- la réforme de la structuration interne de la SNCF ;

- la reprise partielle de la dette par l'Etat à partir de 2020 (35 Md€ sur 50) ;

- l'introduction prochaine de la concurrence régulée dans le secteur ferroviaire, c'est-à-dire la possibilité d'exploiter les services TER et TET en délégation de service public.

Les responsabilités de l'Etat

Les critiques émises par la FNAUT portent principalement sur 4 points.

1 - Le sous-investissement dans les infrastructures ferroviaires

Les financements prévus pour moderniser le réseau ferré classique ne sont pas à la hauteur des enjeux : ce réseau continue à vieillir, les ralentissements (sur plus de 5 000 km de lignes) et fermetures de lignes se multiplient.

Selon tous les experts, le déficit de financement est d'un milliard d'euros par an.

Quant aux grands projets ferroviaires (LGV pour les voyageurs, CFAL et accès au tunnel de base de la liaison Lyon-Turin pour le fret), ils ne sont toujours pas programmés : ils ont été renforcés par le Sénat (page 4), mais ce sont les députés qui auront le dernier mot.

2 - Une fiscalité spécifique anormale

Le gouvernement dit vouloir favoriser le transport public, mais pourquoi la TVA qui lui est appliquée est-elle au taux de 10 % et non 5,5 %, comme c'est le cas pour d'autres produits et services de première nécessité (page 1) ?

3 - Les conditions de concurrence entre modes de transport (voir encadré)

Les conditions de concurrence entre le rail et les autres modes de transport sont inéquitables, elles pénalisent le rail et entravent son développement : par suite, le trafic observé actuellement est très inférieur au trafic potentiel.

L'Etat subventionne, directement ou indirectement, les modes les plus nocifs pour l'environnement - route et avion - et pénalise les modes les plus vertueux.

4 - Le silence du gouvernement

Face à la dégradation de la commercialisation des services ferroviaires, à la régression de l'offre et à la politique malthusienne de SNCF Mobilités, le gouvernement ne réagit pas.

Pourquoi laisse-t-il SNCF Mobilités, véritable Etat dans l'Etat, mettre en œuvre une stratégie suicidaire, contraire aux intérêts des voyageurs et aux objectifs officiels - développement du trafic ferroviaire et aménagement rationnel du territoire - au lieu d'exiger que l'entreprise réduise en priorité ses coûts de production ?

Pourquoi les lois ferroviaires de 2014 et 2018 ne sont-elles pas respectées ?

Pourquoi l'Etat ne respecte-t-il pas ses engagements en matière de desserte des territoires par les TGV, en particulier sur l'axe Grand Est-Méditerranée ?

Pourquoi le schéma national des services ferroviaires, annoncé depuis 4 ans, n'a-t-il toujours pas été élaboré et soumis au Parlement ?

Il est urgent que le gouvernement renforce le financement des infrastructures ferroviaires, corrige les conditions de concurrence entre modes de transport, et impose à SNCF Mobilités un changement drastique de stratégie, conforme aux besoins des voyageurs et des territoires : c'est l'avenir du transport ferroviaire qui est en jeu.

Jean Lenoir ■

La LOM du Sénat à l'Assemblée Nationale

Climat et action publique

Face aux dangers du réchauffement climatique, on peut s'interroger sur la stratégie de l'Etat.

Un pas en avant au Sénat

Le Sénat a rétabli les contrats opérationnels de mobilité qui permettent de mieux coordonner les politiques des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) et les services de mobilité. Ceci répond à la demande de la FNAUT de coordination entre les Régions, entre l'État - Autorité Organisatrice et les AOM régionales. Ceci doit permettre aussi la coordination des modes sous l'autorité de la Région, et en particulier des nouvelles mobilités.

Le Sénat s'est montré plus ambitieux sur les projets d'infrastructure et leur financement. Il a voté l'affectation intégrale chaque année à l'AFITF du produit de la hausse de la TICPE à hauteur de 1,2 Md€, soulignant que cela ne suffit pas à atteindre le niveau fixé par la loi. Il a réintroduit dans les priorités l'achèvement de la LGV Rhin-Rhône et la réalisation des voies d'accès au tunnel Lyon-Turin. Il a rétabli le COI (comité d'orientation des infrastructures).

Le Sénat a adopté la possibilité pour une collectivité d'instaurer un VT (versement transport) en zone rurale au taux de 0,3 % (contre l'avis du gouvernement), même en l'absence de services réguliers, permettant de développer des offres de mobilité.

Il a introduit la possibilité pour les Régions de reprendre la gestion de certaines petites lignes ferroviaires.

Il a encouragé le développement de la politique du vélo (parkings obligatoires sécurisés, marquage, emport par les autocars, formation, schéma d'infrastructures vélos).

Il a facilité l'ouverture des données, laissant aux AOM la possibilité d'obliger l'utilisateur à s'acquitter d'une compensation financière.

Il a favorisé le cumul entre la prime de transport employeur et le forfait mobilité durable, permettant une vraie complémentarité entre transport public et nouvelles mobilités pour les déplacements domicile-travail.

Il a tiré les leçons du conflit SNCF de 2018 sur le non-respect de la loi (un délai de 24h pour la publication du plan de transport) et porté de 48 à 72h le délai de déclaration des grévistes. La FNAUT souhaite que le délai de déclaration de fin de grève soit identique pour fiabiliser les plans de transport.

Deux pas de plus à l'Assemblée Nationale ?

La FNAUT appelle les députés à faire deux pas de plus en avant :

- pour financer le scénario 3 du COI ;
- pour faire émerger, par un 4ème appel à projets de TCSP de 750 M€, les projets

communs aux métropoles et aux Régions (étoiles ferroviaires, métros, tramways, BHNS) ;

- pour couvrir le Md€ qui manque au contrat de SNCF Réseau ;

- pour exiger que les deux Assemblées votent le schéma des lignes d'aménagement du territoire (Intercités et TGV sans correspondances) ;

- pour encadrer davantage le free floating en maintenant la compétence au niveau de l'AO et non de la commune et en introduisant une contrainte d'inscription dans les schémas de mobilité et d'obligation de service public (desserte tardive, bouts de ligne...).

- pour rééquilibrer le texte au profit du report modal vers les transports publics.

La loi comporte beaucoup de dispositions et de financements favorables à la voiture (dispositions pour les bornes électriques, pour le covoiturage, desserte routière des villes moyennes, possibilités de circulation dans les couloirs réservés...).

Si ces dispositions ne sont pas illégitimes, elles méritent d'être rééquilibrées par autant de dispositions favorables au développement des transports publics (Intercités, trains de nuit, taxation de la route...).

La FNAUT attend des députés qu'ils rétablissent une véritable équité entre les différents modes de déplacement, en comparant leurs coûts réels pour la collectivité et leur impact sur l'environnement. Une fiscalité environnementale tenant compte des vrais coûts de l'accidentologie, des nuisances, de la congestion, et respectant les engagements de la France dans le cadre de la COP 21 doit être instituée. Celle-ci devrait égaliser les taxes énergétiques (kérosène) et imposer une redevance d'usage des routes non concédées.

La FNAUT propose de ramener le taux de TVA de 10 % à 5,5 % pour améliorer le pouvoir d'achat des usagers et encourager le report modal.

Elle réclame qu'à l'instar des comités de lignes TER prévus dans le pacte ferroviaire, les droits des voyageurs soient étendus aux Intercités et aux TGV.

Elle souhaite que les moyens financiers permettant aux associations agréées d'usagers d'élaborer leurs argumentaires, de maintenir leurs compétences et d'assurer leur présence aux comités de lignes et comités des partenaires, leur soient alloués par la loi, soit 1/10 000^e de la masse salariale des délégations de service public, comme prévu dans le texte initial de la loi.

Enfin la FNAUT est défavorable à un relèvement de la vitesse maximale autorisée sur les routes où elle est limitée actuellement à 80 km/h.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Le jargon français pédant des hauts fonctionnaires et des « experts » (il n'est question que d'écosystèmes de mobilité connectée, de French mobility, de Mobility as a Service et de Zero emission), une accumulation d'instances aux sigles énigmatiques et des procédures compliquées masquent mal le flou des objectifs poursuivis et l'absence de décisions efficaces.

Fin 2018, le ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) et l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC) ont lancé le deuxième Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC2), basé sur deux piliers :

- l'**adaptation** au changement climatique (il s'agit de limiter les dégâts humains et économiques) ;

- et son **atténuation**, basée sur la nouvelle Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et la nouvelle Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) révisée selon la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) après avis du Conseil supérieur de l'énergie (CSE), du Conseil national de la transition écologique (CNTE), du Comité d'experts pour la transition énergétique (CETE) et de l'Autorité environnementale (AE).

Mais le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) critique le blocage de la contribution climat énergie (CCE). Il réclame le Plan de Programmation de l'Emploi et des Compétences (PPEC) prévu par la LTECV et un débat de la CNDP sur les projets de PPE et de SNBC.

Le PNACC2 a, paraît-il, mobilisé pendant deux ans 300 représentants de la société civile, experts, hauts fonctionnaires et élus. Le secteur des transports est l'un des plus gros émetteurs de gaz à effet de serre, mais la FNAUT n'a jamais été invitée à participer à cette « large concertation ».

Manifestement, le risque climatique n'est pas pris au sérieux. La Loi d'Orientation des Mobilités, malgré certaines dispositions intéressantes, en fournit un exemple révélateur : c'est une accumulation de mesures techniques, mais l'essentiel - le report modal - est ignoré.

L'Europe pourrait pourtant connaître à moyen terme la même situation que l'Australie. En mars 2019, un pic de chaleur impressionnant y a été enregistré pour le 4^e mois consécutif (la température moyenne a été supérieure de 2,13° à sa valeur habituelle). En janvier, le mois le plus chaud jamais répertorié en Australie, la température moyenne a été supérieure à 30°.

Jean Sivardière ■



Péage urbain : pourquoi attendre ?

L'article 22 ter de la LOM concernant le péage urbain a finalement été retiré sous la pression des gilets jaunes (FNAUT Infos 270). La FNAUT réaffirme cependant que le péage urbain reste un outil indispensable (voir aussi FNAUT Infos 256 et 268).

1. L'introduction du péage urbain est, aujourd'hui, la solution la plus efficace.

C'est quasiment la seule démarche susceptible de provoquer une forte diminution du trafic routier en milieu urbain par report sur les modes respectueux de l'environnement.

D'autres techniques apparues récemment sont utiles mais ne peuvent avoir qu'un impact limité et très progressif.

- L'impact potentiel du covoiturage est faible : domaine de pertinence limité (au mieux 7 à 8 % des déplacements domicile-travail), capacité limitée, pas d'obligation de service public.

- Il en est de même du télétravail, qui ne peut concerner qu'une minorité de travailleurs, et de l'écrêtement des heures de pointe, qui ne joue que sur la congestion (voirie, transport collectif) aux heures de pointe (on peut ainsi éviter des investissements de capacité).

Les fausses bonnes idées abondent, il n'y a pas que la gratuité des transports.

- Une offre de voiture en libre service (Autolib) n'incite pas les citoyens à se démotoriser, elle les pousse au contraire à se déplacer en voiture.

- La voiture électrique, en l'état actuel de la technologie, ne fait que déplacer la pollution ; son bilan carbone est controversé. Elle encombre autant que la voiture thermique, sa généralisation ne réduirait pas la congestion.

Enfin lutter contre l'étalement urbain est nécessaire mais très difficile et ne peut avoir que des effets à long terme.

2. Le péage urbain a fait la preuve de son efficacité très rapide.

A Londres et à Stockholm, les bouchons et les nuisances ont immédiatement diminué de 15 à 20 % dans la zone soumise à péage et sur ses itinéraires d'accès ; l'usage des transports collectifs et du vélo a augmenté. Les résultats sont encore plus nets à Rome : en 10 ans, le trafic quotidien a diminué de 40 000 véhicules, soit une baisse de 35 %, et la pollution de l'air a reculé de 30 %.

Le péage urbain vient d'être adopté à New-York, c'est une première aux USA.

3. Or une réduction très rapide du trafic routier urbain est urgente.

La congestion et pollution de l'air s'aggravent, le réchauffement climatique prend des proportions inquiétantes. Et il faut vite dégager une ressource nouvelle pour augmenter la capacité des transports collectifs, souvent saturés, car si le prix du pétrole augmente fortement, ce qui est plausible, il y aura un afflux de clientèle qu'il sera, sinon, impossible d'absorber.

4. Le péage urbain doit être précédé d'un effort notable de pédagogie.

Faute d'une information objective sur ses avantages, le péage urbain est impopulaire comme toutes les mesures efficaces permettant de maîtriser l'automobile : gadget inefficace, retour à l'octroi, atteinte à la liberté individuelle... Si le péage urbain suscite tant de réticences en France, c'est d'abord parce qu'il est mal connu. C'était aussi le cas du tramway dans les années 1970...

Le péage urbain se heurte à plusieurs objections : il interdit l'accès à la ville, c'est un racket, il crée une fracture entre la ville et la zone périurbaine, il est inéquitable socialement.

5. Le péage urbain n'interdit pas l'entrée en ville.

L'accès libre à la ville reste possible aux piétons, aux cyclistes, aux usagers des transports collectifs. Le péage a seulement pour but de décourager l'automobiliste de pénétrer en ville au volant de son véhicule dans la journée les jours ouvrables.

6. Le péage urbain n'est pas un racket mais l'application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur.

Selon une note du Conseil Général du Développement Durable (FNAUT Infos 188), l'usage de la voiture en milieu urbain est « massivement subventionné » par la collectivité, qui prend en charge 88 % de ses coûts économiques, écologiques et sociaux (27 % seulement dans le cas des déplacements interurbains).

7. Le péage ne crée pas de coupure entre la ville et sa périphérie.

S'il habite en zone périurbaine, l'automobiliste peut se rabattre en voiture, en car, en vélo... sur une gare ou sur une station terminale de transport collectif munie d'un parking-relais, selon une pratique déjà très répandue, et ainsi n'utiliser sa voiture que sur une courte distance, donc faire des économies de carburant.

Par ailleurs, l'espace périurbain peut bénéficier de la relance des transports collectifs, en particulier de la réactivation des étoiles ferroviaires (FNAUT Infos 183 et pages 8-9). L'accessibilité à la ville est améliorée.

8. Le péage urbain n'est pas une sélection par l'argent, il permet au contraire de réduire les inégalités sociales.

Le péage urbain est socialement équitable. La réduction de la circulation et l'affectation du produit du péage au transport collectif et au vélo bénéficient en priorité aux ménages les plus modestes, non motorisés et qui doivent se contenter de logements bruyants situés le long des grandes artères urbaines. Ce sont ces ménages qui souffrent le plus de la pénurie de transport collectif et des nuisances de la circulation routière.

9. Le péage urbain n'est qu'une extension du stationnement payant.

C'est la circulation des voitures qui est alors tarifée, car elle contribue à la congestion des voiries et à la pollution de l'air, et émet des gaz à effet de serre.

Tout le monde admet aujourd'hui le bien-fondé du stationnement payant, sans lequel il serait strictement impossible d'accéder à la ville en voiture à cause des voitures ventouses.

Pourtant, son introduction progressive dans les villes françaises à partir de 1970 a provoqué un tollé. Un des arguments des opposants était alors... la sélection par l'argent.

L'introduction du péage urbain exige de la part des élus du courage politique. Mais, un jour prochain, le péage urbain semblera aussi naturel que le stationnement payant aujourd'hui.

Hyperloop et autres innovations

Selon *Le Parisien*, « un jour, peut-être, nous pourrions monter dans une capsule à Paris et prendre le soleil à Nice 40 min plus tard. Ou être propulsés à Amsterdam en 30 min ». Cet espoir est porté par le train supersonique Hyperloop (FNAUT Infos 259 et 267).

« C'est en Limousin qu'un prototype va être testé par la start-up canadienne Transpod présidée par Vincent Léonie, adjoint au maire de Limoges. Quatre fois plus rapide qu'un TGV, mais deux fois moins cher et plus fiable, Hyperloop fonctionne à l'énergie solaire et sans personnel ou presque. Un rêve de savant fou déjà sur les rails ».

Châteauroux Métropole soutient le projet Hyperloop Paris-Toulouse qui mettrait Châteauroux à 20 min de Paris.

Lyon - Saint-Etienne ou Marseille-Marignane ?

D'après Transpod, le coût de la ligne envisagée entre Lyon et Saint-Etienne pourrait être compris entre 20 et 40 millions de dollars du kilomètre, contre 20 M\$ pour la LGV Le Mans-Rennes. Comme *Le Progrès* croit utile de le préciser, une option souterraine est possible, mais nettement plus chère.

Le journal *La Provence* a présenté un nouveau projet de Transpod : « Ce n'est pas le 1er avril mais le 22 janvier que TransPod a dévoilé son projet fou de commercialiser, à l'horizon 2030, un nouveau système de transport capable de circuler à la vitesse phénoménale de 1 000 km/h. Et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, TransPod a fait savoir que l'une des liaisons sur lesquelles son véhicule pourrait donner la pleine mesure de ses capacités, est la distance de 20 km qui sépare la cité phocéenne (gare Saint-Charles) de son aéroport international. Selon nos calculs, le trajet serait effectué en 72 secondes. À peine le temps de s'asseoir sur son siège et de boucler sa ceinture, qu'il faudra déjà se relever... ». Renaud Muselier, président LR de la Région PACA, s'est dit intéressé par le projet.

A quand une ligne Hyperloop pour faire mieux que le CDG Express ?

Des critiques cinglantes

Pour l'universitaire **Yves Crozet**, « Hyperloop est au mieux une chimère, au pire une escroquerie ».

Pour **François Lacôte**, vice-président d'Alstom, l'un des pères du TGV à la SNCF : « Hyperloop est une formidable escroquerie technico-industrielle ».

On n'arrête pas le progrès

Le constructeur automobile chinois Geely veut concurrencer Elon Musk et son projet Hyperloop pour relier les villes d'un grand pays (et même les continents). Il a l'intention de faire circuler des trains à 1 000 km/h, puis jusqu'à 4 000 km/h « dans un futur un peu moins proche ». Le marché chinois serait le premier concerné.

Avion-taxi

Boeing a réussi le 22 janvier dernier le premier essai en vol de son prototype d'avion-taxi autonome. Équipé d'un système de propulsion électrique, le taxi volant est conçu pour voler de façon totalement autonome du décollage à l'atterrissage, avec une autonomie pouvant dépasser 80 kilomètres.

Tramway autonome

Produit par le géant chinois CRRC, l'ART (Autonomous Rail Rapid Transit) est un tramway sur pneus à guidage optique, autonome, à traction hybride. Ce qui, selon CRRC, permet de créer un réseau de transport urbain à des prix défiant toute concurrence. Ce nouveau véhicule « intelligent » est en phase de test à Harbin (nord-est de la Chine), où il affronte des températures de -20 °C.

Infinitrain

Imaginé par des étudiants en 5^e année à HEI Lille et aux Arts et Métiers ParisTech, voici l'infinitrain. Demain, nos métros seront « circulaires », ils ne marqueront jamais d'arrêt. Comme il fonctionnera en permanence, à la vitesse de 20 km/h, une solution innovante a été inventée pour permettre les montées et descentes : quatre tapis roulants seront installés dans les stations, leur vitesse passant de 5 km/h, vitesse de marche, à 10 km/h, puis 15 km/h et enfin 20 km/h, vitesse du train.

Les étudiants ont obtenu le Grand Prix de l'ingénierie du futur consacrée aux mobilités de demain. Le jury a sans doute oublié que le tapis roulant accéléré de la gare Montparnasse a été un fiasco.

Le train plus rapide que l'avion

Retour au bon sens. Le comparateur berlinois de voyages GoEuro a listé une dizaine de liaisons européennes très fréquentées sur lesquelles le train est plus rapide que l'avion, les gains de temps variant de 1 h à 3 h 30.

L'Eurostar Londres-Paris fait gagner 3h24 par rapport à l'avion selon GoEuro, qui prend en compte le temps de trajet, mais aussi les pertes de temps aux abords des agglomérations et le temps passé aux différents contrôles de sécurité : un atout des gares ferroviaires est d'être situées dans les centres.

Outre le trajet Londres-Paris, de nombreuses autres liaisons européennes font gagner du temps en train : 2h39 sur Bruxelles-Paris, 1h28 sur Paris-Lyon ou Madrid-Valence, 1h26 sur Marseille-Lyon et Bologne-Rome.

GoEuro rappelle également que le train émet nettement moins de gaz à effet de serre que l'avion.

Sur certaines liaisons, l'avion se fait même dépasser par le bus. Amsterdam-Bruxelles (210 km), trois quarts d'heure gagnés ; Amsterdam-Düsseldorf, 20 minutes gagnées ; ou encore Bruxelles-Paris, 3h45 en bus, contre en tout 4h en prenant l'avion, selon GoEuro.

La technique avant l'utilisateur ?

En trois décennies d'ingénierie dans les transports publics, j'ai participé à deux premières mondiales - le premier grand métro sans agent d'accompagnement ni portes palières (ligne D de Lyon) et le premier tramway à plancher entièrement bas de Strasbourg. J'ai aussi participé à de nombreuses expertises sur les « nouveautés » présentées comme des panacées : aérotrain de Bertin, navettes sur coussin d'air de Barthalon, monorails urbains, télécabines, Maglev, système SK, tramway sur pneus de Bombardier, Satorail de Matra, Phileas d'Eindhoven...

Le rapport qualité globale/coût est souvent « oublié », on préfère s'extasier devant l'innovation !

Qu'on poursuive plutôt les recherches pour accroître le report modal sur les procédés existants les plus vertueux plutôt que pour se donner le « plaisir » de l'innovation. L'autorail à hydrogène n'a aucun caractère prioritaire !

Autre exemple récent : je participe actuellement à la promotion d'un tram-train Annecy/Faverge/Albertville pour contrer le projet de tunnel sous le Semnoz couplé à un pseudo BHNS en rive ouest du lac d'Annecy, mais cette démarche se heurte à un véritable « concours Lépine » d'alternatives : télécabines, navettes lacustres, Personal Rapid Transit routier ou ferré...

Edmond Luca, Lyon Métro Transport public

Forum

Plusieurs points d'arrêts des trains dans les zones rurales ne sont plus desservis par la SNCF en Normandie, et d'autres suppressions sont annoncées. Cette politique, systématique depuis 2010, pénalise de nombreux usagers intermodaux en les obligeant à allonger de 20 ou 40 km leur parcours initial ou terminal en voiture.

La SNCF ne crée jamais de nouveaux arrêts. Pourtant la surface urbanisée et donc les besoins de mobilité vers les grandes villes ne cessent d'augmenter.

**Véronique Wiesinger,
FNAUT Normandie ■**

Pour prouver que la ligne classique de Maurienne peut transporter davantage de fret, les opposants écologistes au projet Lyon-Turin ont inventé un argument « imparable » : on automatise bien le métro parisien, pourquoi ne moderniserait-on pas la ligne historique de Maurienne et le tunnel de Modane qui datent eux aussi du 19^{ème} siècle ? Ils oublient quelques détails :

- la ligne 1 du métro a été doublée par le RER A, qui permet à un plus grand nombre de voyageurs de traverser Paris beaucoup rapidement ;

- le tunnel de Modane a déjà été modernisé, ce qui a perturbé le trafic pendant plusieurs années ;

- une nouvelle modernisation de la ligne historique pour augmenter sa capacité et satisfaire aux nouvelles normes de sécurité nécessiterait de la fermer longtemps à tout trafic, ne modifierait pas son profil et ne réduirait donc pas ses coûts d'exploitation réhabilitatoires. Quant au coût de l'opération, les écologistes n'en disent mot.

Jérôme Rebourg, ACAC Chambéry ■

En introduisant la gratuité des transports urbains sur les petits réseaux et en n'assurant qu'un service médiocre, on renforce la fracture territoriale entre ces petites villes et les métropoles où les habitants peuvent disposer d'un niveau élevé de service et où les réseaux arrivent à grignoter peu à peu la part de marché de la voiture. En définitive, la gratuité est une démagogie qui cache le souci de ne rien faire qui puisse nuire au trafic automobile en ville.

Michel Quidort, président de la FEV ■

Alors qu'il commence à se développer en Italie, le fret ferroviaire à grande vitesse n'est plus à l'ordre du jour en France. Des trains de fret reliant Paris au sud-est ont roulé à 200 km/h, ils empruntaient en partie les LGV mais ont été supprimés pour des raisons obscures (coût trop élevé, tonnage limité, plages d'entretien des LGV...). La SNCF ne semble plus intéressée par le fret à

grande vitesse : les trains circulant à 140 et 160 km/h ont quasiment disparu. Le format de base, notamment en direction du sud-est, étant le train à 120 km/h. Le projet européen Eurocarex, qui visait à transporter du fret aérien, semble également ne plus être d'actualité. Les TGV postaux ont également disparu.

Luc Humbertjean, 75 Paris ■

Sur les transports collectifs en milieu rural, je ne doute pas que les exemples autrichien, allemand et suisse soient très intéressants, mais c'est alors tout l'aménagement du territoire qui doit être revu : les Allemands n'ont pas cédé aux sirènes des hypermarchés et, même dans la campagne, l'habitat en petit collectif est nettement plus présent que nos fameux pavillons « avec les quatre faces visibles » en France...

En milieu rural aussi, l'attachement à la voiture est irrationnel : de nombreuses personnes âgées (et des conducteurs qui ont perdu tous leurs points de permis) achètent des voitures « sans permis » au prix d'une voiture normale.

Thomas Lesay, 12100 Millau ■

J'ai observé les effets de la gratuité des transports à Aubagne: les véhicules sont remplis non pas d'anciens automobilistes, mais d'anciens piétons ou cyclistes. Les élèves du lycée sont à un arrêt de la gare : ils attendent tous le tramway pendant 10 min et y voyagent serrés comme des sardines plutôt que de marcher 400 m à pied, ce qui ne leur vient pas à l'idée, puisque c'est gratuit.

Jean-Michel Pascal, FNAUT PACA ■

Il y a quelques années, Jacques Chirac avait affirmé que tout le réseau ferré français devait être électrifié. Pourquoi ? A quel coût ? On ne l'a jamais su. La pérennité des réseaux TER est menacée et on transfère massivement des services ferroviaires sur autocar, 40 % des usagers reprennent alors la voiture, ce qui est évidemment contre-productif sur les plans énergétique et environnemental. Mais l'idée à la mode, c'est toujours l'électrification - par caténaires ou train à hydrogène !

En transport urbain, la mode est analogue : c'est le bus électrique. Alain Morcheoine, alors directeur des transports à l'ADEME, disait pourtant avec bon sens : « je préfère un bus qui fume à 50 voitures bien réglées ».

Jean Sivardière, FNAUT ■

Depuis 1970, environ 15 000 km de voies ferrées ont été abandonnés, essentiellement en milieu rural où la dépendance automobile est devenue totale. Les personnes sans permis de conduire,

les seniors, les scolaires et étudiants ont été ignorés. Quant au fret ferroviaire, il a disparu au profit du tout-camion.

Il est donc urgent de rétablir ces voies ferrées en dix ans, notamment dans le sud-ouest de la France qui est aujourd'hui pénalisé par sa dimension géographique et sa très faible densité de population, et qui a subi le démantèlement de son réseau ferré plus que toute autre région.

Des emprises ferroviaires sont restées dans le domaine public et peuvent permettre au rail de reprendre du trafic à la route : les investissements nécessaires seraient plus rentables que les multiples ronds-points routiers, il faut profiter de la faiblesse des taux d'emprunts à long terme.

Michel Hontang, 40 Poyanne ■

Un réseau maillé de transport collectif et des liaisons fréquentes permettraient de satisfaire une partie des habitants des zones où s'est développé l'étalement urbain. Mais il sera toujours difficile et coûteux de répondre à cette demande, qui nécessite aussi, pour être écolo-économique, de faciliter la marche et le vélo pour les trajets d'approche.

Il y a complémentarité à lutter contre la dispersion de l'habitat (par des mesures législatives, foncières, réglementaires...) et à renforcer les liaisons de transport collectif, et le rail d'abord, mieux à même de desservir les pôles urbains et les bourgs. La FNAUT a intérêt à réclamer l'un et l'autre, tout en se concentrant sur son objectif social, le développement du transport collectif.

L'étalement urbain est une des grandes causes de l'émergence de la contestation actuelle. Les Pays-Bas, qui certes disposent de bien beaucoup moins d'espace, gèrent beaucoup mieux leur urbanisation et protègent mieux leurs zones rurales.

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

Lors du « grand débat national », en réponse à un élu qui préconisait une taxation du kérosène, le président de la République a indiqué que, s'agissant du trafic aérien domestique, ce n'était pas envisageable : « si je taxe le kérosène, je tue les vols intérieurs car ils ne sont pas rentables ». Il a cité le cas de la ligne subventionnée Paris-Brive.

Par contre le Président n'a pas mentionné que les lignes radiales à fort trafic joignant Paris à des métropoles telles que Marseille, Nice, Toulouse ou Bordeaux, en concurrence directe avec le TGV, sont rentables et que de telles lignes pourraient parfaitement supporter une telle taxation, dans le cadre de la lutte contre la pollution et les émissions de CO2 engendrées par le trafic aérien.

Luc Humbertjean, 75 Paris ■

Les voyageurs veulent acheter un billet de train au tarif normal

FORUM (suite)

La SNCF multiplie les fermetures de guichet ou réduit leurs horaires d'ouverture

Dans certains départements ruraux, il ne reste plus qu'une ou deux gares ouvertes avec un guichet, et même parfois aucune à 50 km à la ronde. Même dans les grandes villes, les guichets se font rares. Il est de plus en plus difficile de trouver un interlocuteur en gare.

Nous comprenons le souci de la SNCF de diminuer ses coûts, mais Internet ne peut être l'unique réponse.

Les voyageurs ont besoin d'une présence humaine, et pas seulement pour les contrôler

Les distributeurs automatiques n'acceptent pas l'argent liquide et tombent en panne. Internet est encore loin de couvrir tout le territoire. Tout le monde n'a pas un ordinateur, un smartphone ou une carte bancaire (mineurs, personnes en difficulté). Et il y aura toujours des situations complexes, des trajets avec plus de deux correspondances, des blocages informatiques. La SNCF nous répond d'utiliser le téléphone. Mais son numéro 3635 est surtaxé à 0,40 € par minute !

La tarification surtaxée dans les trains est inadmissible

Actuellement, quand nous montons dans un train à un arrêt qui n'a ni guichet, ni dis-

tributeur - ces arrêts sont nombreux - nous pouvons acheter notre billet au contrôleur au même tarif qu'au guichet. Or la SNCF veut nous imposer un tarif de bord ou un tarif exceptionnel beaucoup plus cher. C'est inadmissible. Nous voulons acheter un billet au tarif normal, sans surtaxe. Nous demandons à toutes les Régions de s'opposer à la politique de la SNCF, comme certaines qui le font déjà.

Un voyageur qui n'a pas pu acheter son billet n'est pas un fraudeur

La FNAUT n'a jamais soutenu les fraudeurs qui pénalisent l'ensemble des usagers, mais elle exige que la présomption d'innocence soit appliquée. Sous prétexte de lutte contre la fraude, la suspicion généralisée de la SNCF pénalise les usagers de bonne volonté et donne une très mauvaise image de la France aux touristes qui visitent notre pays en train.

La FNAUT demande donc :

- à la SNCF d'abroger son projet de changement des tarifs à bord des trains et d'installer des distributeurs de billets dans les trains ;
- aux collectivités territoriales et à la SNCF de mettre en place des points d'accueil et de vente multimodaux avant toute fermeture de guichet SNCF.

Anne-Marie Ghémard ■

Nouvelles cartes de réductions SNCF

Par un communiqué du 22 mars, la SNCF a annoncé le lancement de ses nouvelles cartes de réductions commerciales : de nombreuses innovations sont introduites. Mais le communiqué se limite aux modifications favorables au voyageur et passe les autres (les échanges et les remboursements) sous silence. Une méthode de communication inacceptable !

De nombreux points favorables

Les nouvelles cartes comportent des points très positifs : meilleure lisibilité, baisse des prix d'achat, réductions accordées portées de 25 % à 30 % dans tous les cas. L'effort est particulièrement net pour les familles qui, avec la tarification actuelle, ne pouvaient quasiment jamais prendre le train.

L'amélioration de l'offre Pro est également très sensible (baisse des prix, conditions d'utilisation plus intéressantes).

Mais des points nettement moins favorables au client

• Si les prix baissent, le nombre de trains pour lesquels les réductions sont valables baisse lui aussi.

C'est le cas des nombreux Intercités qui ont été transférés aux Régions (où ils sont d'ailleurs commercialisés de façon pratique : tarification simple, contrôle à bord, réservation facultative).

Les TGV Inoui se raréfient, et certains sont remplacés par des TGV Ouigo à tarification spécifique.

• D'autre part, les conditions d'échange et de remboursement sont fortement dégradées car elles passent :

- à 15 € dès l'avant-veille du voyage au lieu de la veille pour les voyageurs sans carte de réduction ;
- et, pour les voyageurs munis d'une carte, de 5 € au lieu de la gratuité à partir de J-30 et 15 € au lieu de 5 € et dès J-2 au lieu de la veille du départ.

Il est indispensable d'alléger fortement ces conditions, surtout pour les échanges, les voyageurs étant déjà pénalisés par l'augmentation des prix des billets lors de ces échanges.

La tarification s'inscrit dans une politique dangereuse de desserte

La SNCF s'inspire de plus en plus des méthodes de commercialisation de l'avion, ce que la FNAUT dénonce.

Basée sur une politique de contrôle au sol lourde, contraignante, source de perte de temps et associée à des échanges et remboursements de plus en plus rigides et coûteux, la nouvelle commercialisation du train handicape les relations à moyenne et courte distance, et accentue donc la priorité donnée par la SNCF aux grandes relations radiales avec Paris.

Jean Lenoir ■

Hors région parisienne, les titres de transport combinant train et transport urbain sont peu développés. Or il est rare que le voyageur se rende seulement dans le voisinage de la gare d'arrivée. Ainsi le cumul des tarifs SNCF + transport urbain ou périurbain peut atteindre le triple du seul tarif SNCF, d'où abandon du train au profit de la voiture ! C'est le cas du trajet entre Charbonnières-les-Bains et le centre de Lyon, malgré l'existence d'un tram-train fort pratique mais trop cher pour le voyageur occasionnel.

Edmond Luca,
Lyon Métro Transport public ■

Le kérosène est le gazole des riches : le taxer comme le demande la FNAUT, le RAC et d'autres ONG réduirait les inégalités sociales.

Un lecteur de FNAUT Infos ■

Alors que le transport Auto-Train a fait ses preuves depuis plus de 60 ans, SNCF Mobilités veut supprimer fin 2019 les rares liaisons qui subsistent : le Sud-Ouest n'est déjà plus desservi et, malgré son succès à l'été 2018, la liaison Paris-Perpignan ne sera pas reconduite. Il semble que **pour SNCF Mobilités, évolution doit rimer avec récession et progrès avec suppression**. La ministre des transports s'est engagée à maintenir certains trains de nuit, l'AUTAUT lui demande de maintenir aussi les dessertes Auto-Train. Si on jumelait à nouveau l'Auto-Train et les trains de nuit en leur accrochant des porte-autos, on pourrait desservir Lyon et Briançon d'une part, Brive et Toulouse d'autre part. A noter, c'est peu connu, que le véhicule peut voyager sans obligation d'acheter un billet voyageur, et que la gare Auto-Train de Paris-Bercy est équipée d'une borne de recharge rapide des véhicules électriques.

Marie-Rose Bernazzani, Association
des Usagers du Transport Auto-Train ■

Il est temps d'évaluer le **redécoupage des Régions**. La réunification de la Normandie a un sens, mais la création des très grandes Régions (Grand Est, Nouvelle Aquitaine, Occitanie) éloigne trop les habitants des centres de décision.

Dominique Romann,
FNAUT Pays de la Loire ■

La **girouette d'un autobus** doit indiquer exclusivement la destination de l'autobus. Or fin 2018, au moment des fêtes, les bus grenoblois allaient à « Joyeux Noël » puis, une semaine plus tard, à « Bonne Année ». A quand des bus allant à « Buvez Coca Cola » ?

Jean-Yves Guéraud, ADTC-Grenoble ■

Les règles applicables aux contrats de transport ferroviaire de voyageurs

L'ouverture du marché national du transport ferroviaire de voyageurs va provoquer l'intervention de nouveaux opérateurs. L'objet de l'étude élaborée par le service juridique de la FNAUT (Marc Debrincat, Asiyé Oruncak, Anne-Sophie Trcera) pour la DGITM en 2018 était de dresser un état des lieux des textes juridiques applicables au transport ferroviaire de voyageurs.

L'information horaire

Le code de la consommation impose à toutes les entreprises ferroviaires et distributeurs de diffuser une information loyale, claire et transparente.

Le règlement n° 2017/1926 sur l'information multimodale les contraint à fournir des données pour le réseau ferroviaire jusqu'en 2021. Concernant les données dynamiques, le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prévoit une ouverture de ces données.

Pour la FNAUT, l'information horaire multimodale doit inclure les offres de services de toutes les entreprises ferroviaires.

En cas de situation perturbée prévisible (travaux), le code des transports prévoit des dispositions applicables dans les services publics de transport terrestre.

Le décret n° 2016-327 prévoit une mise à disposition de toutes les données utiles sur les horaires des trains, mais il n'est applicable qu'à SNCF Mobilités.

L'arrêté du 10 avril 2017 sur l'information du consommateur, qui prévoit une obligation de publication des horaires théoriques des services librement organisés sous la forme d'un document unique, est applicable à toutes les entreprises ferroviaires.

L'information tarifaire

Le code de la consommation encadre l'information qui doit être délivrée par les professionnels ; il détermine les pratiques commerciales trompeuses et les clauses abusives ; il interdit certaines pratiques (telles que la vente forcée ou les cases précochées).

Une partie du code de la consommation n'est pas applicable aux services de transport de passagers, comme le texte qui prévoit le délai de rétractation.

Par ailleurs, l'arrêté du 3 décembre 1987 prévoit l'affichage des prix des prestations de services et sa communication à distance. La FNAUT estime cependant que ce texte n'est pas adapté au yield management.

Le décret n° 2016-327 prévoit l'information sur les tarifs et les conditions générales d'exploitation des services.

Il prévoit également la publication, d'une manière accessible, du tarif le moins élevé et du tarif le plus élevé des billets de seconde classe pour chaque relation.

Ce texte n'est applicable qu'à SNCF Mobilités : l'exigence sur l'information tarifaire devrait être applicable à toutes les entreprises ferroviaires. Par ailleurs, le tarif le moins élevé n'est pas communiqué par SNCF Mobilités.

La tarification

Le code des transports prévoit la liberté tarifaire des régions pour fixer les tarifs des TER, ainsi que le fait que les tarifs sociaux nationaux s'appliquent au TER. Les fondements juridiques actuels des tarifs sociaux sont anciens, de faible valeur juridique et devraient être étendus à toutes les entreprises ferroviaires.

Le système tarifaire des services nationaux de SNCF Mobilités est prévu par le décret n° 2016-327 : tarif de base général (seconde classe), tarification de marché encadrée, et tarifs sociaux. Il existe un processus d'homologation de ces tarifs par l'État.

La FNAUT considère que les tarifs des différentes entreprises ferroviaires doivent être interopérables et permettre la délivrance d'un billet unique.

La distribution

Pour les contrats conclus pour une durée déterminée avec une clause de reconduction tacite, les professionnels doivent informer leurs clients de la possibilité de ne pas reconduire le contrat.

Selon l'arrêté du 15 juillet 2010, les professionnels doivent remettre aux consommateurs une note comportant une série de mentions obligatoires : cette obligation pose question pour les achats sans contact de type Near Field Communication (NFC).

Une série de dispositions concernant la distribution des billets de train existe dans le règlement n° 1371/2007, mais elles sont peu contraignantes.

Le décret n° 2016-237 impose à SNCF Mobilités de délivrer un titre de transport unique ou de permettre l'achat simultané des titres nécessaires.

Les systèmes de billettiques et de distributions des différentes entreprises doivent être interopérables entre eux et permettre un billet unique.

La qualité de service

Le code de la consommation prévoit que les services doivent répondre aux obligations relatives à la sécurité et à la santé des personnes, à la loyauté des transactions commerciales et à la protection des consommateurs.

Le règlement n° 1371/2007 prévoit le traitement des réclamations, notamment la publication d'un baromètre des plaintes dans un rapport annuel sur la qualité de service.

En cas de situation perturbée, le décret n° 2016-327 prévoit que les usagers directement touchés doivent être informés dans les meilleurs délais et conseillés pour la poursuite de leur voyage. Par ailleurs, le règlement n° 1371/2007, qui n'est pas applicable aux TER, prévoit des dispositions assez limitées d'assistance des voyageurs en cas de suppression ou retard de train.

En cas de pluralité d'entreprises ferroviaires, leurs dispositifs d'information en cas de situation perturbée doivent être interopérables afin de garantir une information du voyageur de bout en bout.

Les droits des voyageurs

Les entreprises ferroviaires et les distributeurs sont concernés par le règlement 2016/679 relatif à la protection des données personnelles des personnes physiques (RGPD).

Le traitement de données sensibles telles que celles liées aux infractions pénales s'effectue sous le contrôle de l'autorité publique : toutes les entreprises ferroviaires peuvent être concernées.

Le code de la consommation oblige les professionnels à mettre en place un système de médiation, qui doit obéir à différentes règles visant à garantir l'impartialité et l'indépendance du médiateur, l'effectivité de la médiation et sa gratuité pour le consommateur.

Le règlement n°1371/2007 est une source de droits en cas de suppression de train, de retard de plus de soixante minutes ou de litiges relatifs aux bagages. La jurisprudence et le droit français complètent ce texte.

La gouvernance

L'article L. 2121-9-1 prévoit que des comités de suivi des dessertes doivent être institués auprès des Régions, comprenant des représentants des usagers, des représentants des personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales. Ils doivent être consultés sur les dessertes, les correspondances ferroviaires, les tarifs, l'information, l'intermodalité, la qualité de service, la performance énergétique et écologique et les caractéristiques des matériels roulants.

La gestion des grandes gares doit être suivie par un comité de concertation.

Conclusion

L'étude devait recenser les textes juridiques, européens et nationaux, de protection des voyageurs applicables aux contrats de transport ferroviaire. Elle permettra d'évaluer leur respect par SNCF Mobilités et les nouveaux opérateurs, et de demander des modifications de ces réglementations.

Anne-Sophie Trcera ■

L'expertise sur les cars Macron :

réaction de la FNTV, réponse de la FNAUT et précisions de Bruno Cordier

Nous avons présenté, dans FNAUT Infos 272, l'expertise de Bruno Cordier sur les dépenses publiques liées aux services d'autocars SLO dits cars Macron. La FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, organisation professionnelle des autocaristes) a alors réagi publiquement de manière virulente, estimant que cette expertise, « orientée et à charge », manquait de rigueur scientifique.

La FNTV contestait notamment le bilan environnemental négatif des cars SLO établi par le consultant sur la base des enquêtes approfondies de l'ARAFER et des données les plus récentes de l'ADEME (le bilan avait été estimé positif par l'ADEME en 2016, mais sur des bases anciennes).

La FNTV contestait aussi les propositions de la FNAUT (création d'une redevance routière kilométrique).

La réaction de la FNTV et la réponse de Bruno Cordier sont consultables sur le site www.fnaut.fr.

Quant à la FNAUT, elle confirme son point de vue.

- Elle estime que l'expertise est objective ; sa méthodologie, déjà utilisée dans un travail sur les aides publiques au covoiturage (FNAUT Infos 261), est scientifique ; l'indépendance du consultant est largement reconnue.

Faute de données fiables, certaines hypothèses ont été faites par le consultant, mais elles ont été explicitées et ne portent que sur des points mineurs.

- Les Régions assument les pertes de recettes TER liées à la concurrence exercée par les cars SLO : Bruno Cordier a bien précisé que les pertes de recettes Intercités et TGV subies directement par SNCF Mobilités ne doivent pas être assimilées à des dépenses publiques.

- Les exploitants des cars SLO ne perçoivent pas de subventions directes, mais ils bénéficient de l'entretien des voiries non concédées qu'ils utilisent gratuitement, ce qui justifie la redevance routière réclamée par la FNAUT.

- Le bilan environnemental des cars SLO, négatif, est peu surprenant : les cars attirent les automobilistes et covoitureurs - le bilan de ce report modal est positif - mais plus encore des usagers du train, si bien que le bilan global est défavorable.

Les cars Macron en 2018

D'après l'ARAFER, la fréquentation des cars Macron a encore progressé récemment : 8,9 millions de voyageurs en 2018 (+ 26 % par rapport à 2017). Le taux d'occupation des véhicules est passé de 51 % à 54 %. Comme cela était prévisible, après une période de prix d'appel pour attirer les voyageurs (3,2 €/100 km), le prix moyen du billet augmente régulièrement : 4 €/100 km en 2016, 4,7 € en 2017 et 5 € en 2018.

La FNAUT n'a jamais contesté l'existence des services SLO (en Grande-Bretagne, les clientèles du car et du train se développent simultanément), bien qu'ils ne soient soumis à aucune obligation de service public (les liaisons sont de plus en plus saisonnières) et que leur impact sur l'aménagement du territoire soit marginal : les exploitants se positionnent en priorité sur les axes autoroutiers (les villes moyennes sont donc peu desservies), les axes déjà bien desservis par le train, Intercités ou TGV, et la desserte des aéroports (hors Saint-Exupéry - Grenoble, les lignes les plus fréquentées sont Lille-Paris, Lyon-Paris, Paris-Rouen et Lyon-Grenoble).

Précisions

Bruno Cordier a apporté plusieurs précisions à son expertise.

Un car use bien la route autant qu'un camion en moyenne. Les camions sont certes plus lourds, mais ils ont davantage d'essieux, or le paramètre qui compte pour l'usure des routes est la charge à l'essieu. Pour les cars comme pour les camions, la charge maximale à l'essieu oscille entre 8 et 9,5 tonnes/essieu. Le consultant a donc considéré que l'usure des routes était la même pour les deux types de véhicules. Par ailleurs il n'a pas tenu compte des trajets à vide des cars, faute de données disponibles, ce qui aurait dégradé le bilan économique des cars Macron.

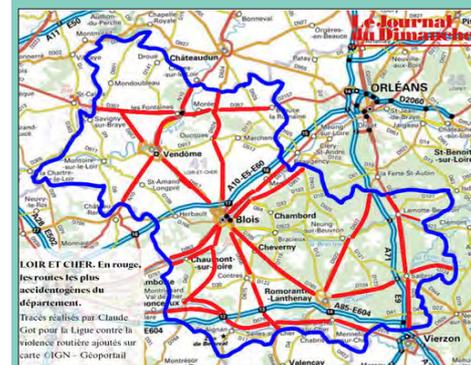
Le coût d'usure des routes qui a été calculé n'est pas le coût marginal. Les routes sont certes déjà construites, mais il faut les entretenir (entretien courant et entretien lourd) et, chaque année, de nouvelles routes sont construites, élargies ou déviées... Le budget routier pris en compte correspond aux dépenses publiques effectuées en 2016, dont une part d'entretien et une part de construction de nouvelles routes. Les dépenses antérieures de construction des routes, qui n'apparaissent pas dans les Comptes des Transports de la Nation 2016, ne sont donc pas considérées.

Enfin le coût de la tonne de CO₂ utilisé dans l'expertise est celui indiqué par le rapport Quinet, 45 €/tonne. Ce coût est une valeur tutélaire utilisée pour apprécier la pertinence des investissements en infrastructures, il est sensiblement supérieur à la valeur de marché du CO₂. Mais cette valeur de marché est très fluctuante, elle ne correspond ni à une réalité scientifique, ni à la valeur que dicterait l'intérêt général. Il semble donc plus juste d'utiliser la valeur du rapport Quinet, plus en lien avec les coûts externes des émissions de CO₂.

Sécurité routière : à confier aux élus ?

Le journal La Croix a publié, le 11 février dernier, la carte des 500 km de routes départementales du Loir-et-Cher sur lesquelles la vitesse est limitée à 80 km/h et que le Conseil départemental envisage de repasser à 90 km/h. Selon Nicolas Perruchot, président du Conseil départemental : « ces routes sont sûres, elles n'ont pas d'accidentologie très développée ». On peut en douter.

En réponse à cette information (courrier des lecteurs du 15 mars), j'ai eu la curiosité de rechercher la carte publiée, en juin dernier, par le Journal du Dimanche. Établie à partir des données officielles de l'ONISR par le professeur Claude Got pour la Ligue contre la violence routière, cette carte met en évidence les 15 routes les plus accidentogènes du département, hors agglomération et sans séparateur médian : ces routes concentrent plus de la moitié des tués depuis 10 ans. La comparaison des deux cartes est édifiante.



À l'exception de la nationale 10, sur laquelle le Conseil départemental ne peut modifier la limitation de vitesse, et de quelques tronçons des RD 951 au nord de Blois et RD 922 au nord de Romorantin, les 12 autres routes les plus accidentogènes du Loir-et-Cher repasseraient à 90 km/h.

S'ils persistent dans leurs « solutions intelligentes », les élus auront besoin de beaucoup de courage lorsqu'ils iront parler aux parents et proches des futures victimes. La sécurité routière mérite une approche objective, pas une approche démagogique.

Hervé Harduin, Gironde

L'analyse ci-dessus confirme que confier aux élus une modulation de la vitesse maximale sur les routes serait irresponsable. Ce serait admettre que ces élus sont compétents en sécurité routière, or la plupart d'entre eux veulent repasser à 90 km/h les routes les mieux aménagées et les plus rectilignes, qui sont en réalité les plus dangereuses (FNAUT Infos 266, 273). Ces routes sont en effet les plus fréquentées et elles donnent aux automobilistes un sentiment trompeur de sécurité qui les incite à foncer.

Jean Sivardière

Super-bâtisseur

Les élus de Toulon opposés au tramway : « construire un tramway à Toulon serait aussi pertinent que de développer un réseau de bateaux-bus à Clermont-Ferrand ». Affligeant...

Hubert Falco, maire LR de Toulon : « les trois ans de travaux du tramway, très lourds et contraignants, menaceraient toute l'activité économique, culturelle et sociale de l'agglomération ; l'efficacité du BHNS a été reconnue dans 30 des 40 plus grandes villes de France ». Manifestement, M. Falco n'a pas beaucoup voyagé.

La réponse du ministre

Participant à un débat public à Toulon, **François de Rugy** a déclaré : « le tramway est un grand succès à Nantes depuis sa relance en 1985 ; la fréquentation augmente au fil des années, nous en sommes à 120 000 voyageurs par jour sur la ligne 1. Nous avons aussi créé une ligne de BHNS (le Busway) qui a bien fonctionné, mais nous nous sommes rapidement heurtés à un problème de capacité ».



(FM)

Emploi et mobilité : des statistiques intéressantes

En France, les déplacements domicile-travail sont d'une durée quotidienne moyenne de 25 minutes, soit 50 minutes aller-retour.

En Ile-de-France, cette durée moyenne quotidienne atteint 41 minutes, soit plus d'1h20 aller-retour.

Ces longs déplacements engendrent des problèmes d'accès à l'emploi et de recrutement.

Côté salariés :

- en France, 50% des personnes en insertion ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité (source CGET 2016) ;

- 84% des Franciliens sont prêts à postuler pour un emploi plus éloigné de leur domicile s'ils peuvent télétravailler régulièrement (75% pour la France entière) (enquête Régions Job).

Côté employeurs :

- en France, 41% des employeurs ont des difficultés à pourvoir un poste pour des raisons de mobilité (source Laboratoire de la mobilité inclusive).

Chronique du Lyon-Turin



(MD)

La bataille entre le mouvement 5* et la Ligue du Nord se poursuit.

Le gouvernement italien cherche à renégocier le financement du tunnel de base (40 % Bruxelles, 35 % Italie, 25 % France). Cependant il a autorisé Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT) à lancer les appels à candidatures pour les travaux du tunnel de base le 11 mars, date limite pour qu'il puisse bénéficier de 300 M€ de financements européens, mais la procédure pourra être interrompue...

Des déclarations variées

Karima Delli, euro-députée EELV : « la commission transport du Parlement européen (qu'elle préside) peut servir à débattre d'un moratoire sur le Lyon-Turin. Les scientifiques alertent sur la disparition de la biodiversité... ; le fret ferroviaire peut passer par la ligne existante du Mont-Cenis, avec un coût inférieur. Mettons tout le monde autour de la table, et envisageons les alternatives crédibles à ce grand projet inutile et destructeur de l'environnement ». Mais à quoi bon débattre si le projet est a priori inutile et nocif ?

Giuseppe Conte, président du Conseil italien (M5*), veut « rediscuter intégralement » le projet Lyon-Turin et exprime « ses doutes et sa perplexité quant à l'opportunité de cet ouvrage ».

Jean-Christophe Lagarde, député UDI : « le chantier Lyon-Turin, ce n'est pas de l'argent public gaspillé, c'est un cadeau pour le climat, pour l'environnement et pour les savoyards ».

Elisabeth Borne : « la France est convaincue de la pertinence de ce projet majeur pour les échanges entre nos deux pays et pour l'Europe ».

L'exemple suisse

Le 12 mai 1990, 109 433 signatures étaient acheminées à Berne ; 4 ans plus tard, le 20 février 1994, le peuple suisse acceptait, à une courte majorité (51,9%), l'Initiative des Alpes qui exigeait que le transport du fret à travers les Alpes suisses soit reporté sur le rail ! Le bilan est positif mais Jon Pult, président de l'association pour l'Initiative des Alpes, estime que beaucoup reste à faire.

Deux ans après l'ouverture du Gothard, donc à partir de 2018, seuls 650 000 camions devaient traverser les Alpes Suisses chaque année.

L'objectif n'est pas atteint, mais si le nombre des camions a crû régulièrement jusqu'à 1,4 million par an entre 1980 et 2001, il est aujourd'hui inférieur à un million et ne cesse de diminuer ; plus de 70% du fret en transit

traverse les Alpes par le rail, et la capacité ferroviaire n'est pas épuisée.

La situation est bien différente à la frontière Autriche-Italie : plus de deux millions de camions passent par le Brenner chaque année.

L'Initiative des Alpes demande depuis des années au Conseil fédéral d'augmenter la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP, voir FNAUT Infos 107, 136, 217) afin de rendre le rail plus compétitif. Selon elle, le transport routier génère 1,5 MdFS de coûts externes par an : la RPLP devrait aussi prendre en compte les émissions de CO2 par les camions.

Une bourse de transit ?

L'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG) s'y oppose : « cela ne ferait qu'augmenter le coût du trafic routier qui, au final, serait répercuté sur les consommateurs ». D'autre part, selon l'ASTAG, les capacités ferroviaires sont insuffisantes en Allemagne et en Italie.

L'ASTAG rejette le principe d'une bourse de transit alpin réclamé par l'Initiative des Alpes, qui apporterait un financement supplémentaire au rail : un Etat accorderait un nombre limité de droits de transit, ces droits seraient négociés en ligne. Plus la demande serait forte, plus leur prix serait élevé.

Le tunnel de base Lyon-Turin : une vieille histoire...

Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis (ou du Fréjus), qui relie la vallée de la Maurienne (Modane) au Val de Suse (Bardonnèche), a été ouvert en 1871, à une altitude moyenne de 1 123 m. C'était alors le plus long du monde : 12 km (ce record fut battu en 1882 par le tunnel ferroviaire du Gothard : 15 km).

Dès 1907, un groupe de pression - le Pro Cenisio - fut créé par des ingénieurs et des défenseurs de l'environnement pour promouvoir une meilleure qualité des services, l'électrification de la ligne (réalisée en 1915), son doublement côté italien et le percement d'un tunnel de base. En 1910-11, Domenico Regis, professeur à l'école des ingénieurs et architectes de Turin, affirma que la ligne Culoz-Chambéry-Modane-Turin était inapte techniquement et économiquement au transport du fret. Il présenta alors un projet précis de tunnel de base entre Modane et Exilles, localité du val de Suse située à mi-chemin entre Oulx et Suse. Le projet fut soutenu par le monde économique, la ville de Turin et l'opinion publique, mais il n'a pas abouti à l'époque.

BIEN DIT

Lewis Mumford : « ajouter des voies de circulation pour faire face à la congestion du trafic automobile, c'est comme desserrer sa ceinture pour soigner l'obésité ».

Michel Quidort, vice-président de la FNAUT, lors d'un colloque sur le succès commercial de la LGV Tours-Bordeaux : « un TGV à un étage toutes les heures vaut mieux qu'un TGV à deux étages toutes les deux heures ».

Guillaume Pitron, journaliste auteur du livre *La guerre des métaux rares*, à propos de la voiture électrique : « si on regarde en amont, très loin de chez soi, il y a un coût écologique, que personne ne veut voir ».

Claude Got, professeur agrégé de médecine : « L'instauration du 80 km/h a été décrite comme une décision méprisant les intérêts des habitants des « territoires » qui allaient perdre du temps sur les routes. Le contresens est évident : c'est à l'approche des grandes agglomérations que les usagers perdent quotidiennement du temps et non dans les départements de faible densité où les voies sont libres et tuent le plus ».

Un conducteur réactif

Alors qu'une importante coulée de neige se déclençait devant son train, le conducteur d'un train de la Matterhorn-Gotthard Bahn (Valais) a arrêté le train et annoncé d'une voix calme aux voyageurs : « je vois une avalanche en train de descendre, je vais lui laisser la priorité ». Les voies n'ayant pas été ensevelies, le train a pu repartir quelques minutes plus tard.

Démission ?

Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes et adversaire bien connu du 80 km/h, avait promis de démissionner de son poste si, en 2018, le nombre de tués sur les routes françaises était inférieur à celui de 2013, année où il a été le plus faible depuis 1970 : « si ce n'est pas le cas, on revient à 90 et on arrête d'emmerder les Français ». 2018 : 3259 tués, 2013 : 3268 tués. On attend toujours la démission annoncée.

Evaporation

Selon le Seattle Times, un viaduc autoroutier sur lequel transitaient 90 000 voitures par jour a été fermé à la circulation. Les observateurs s'attendaient à une hausse de la congestion sur les autres autoroutes urbaines de l'agglomération, mais cette hausse ne s'est pas produite, les 90 000 voitures se sont « évaporées » (voir d'autres exemples dans FNAUT Infos 261).

Biodiversité

Les collisions entre un véhicule de transport collectif et un animal sauvage sont fré-

quentes : chevreuils, blaireaux, sangliers. Récemment, un TER E est entré en collision avec un dromadaire échappé d'un cirque, une chèvre s'est introduite dans un tunnel du métro parisien, et un cygne s'est invité à un arrêt du tramway de Strasbourg.

Les commerces de Madrid

A Madrid, suite à la mise en place des limitations de la circulation automobile, les achats ont augmenté de 8,6% alors que les commerçants annonçaient une baisse de 15%. Mieux vaut donc ne pas croire les commerçants quand ils affirment que la maîtrise de la voiture dans les centres y tue le commerce.

Les autoroutes allemandes

Mandatée par le ministère des Transports allemand, une commission d'experts recommande de limiter la vitesse sur tout le réseau autoroutier à 130 km/h. Les sections sur lesquelles la vitesse n'est pas limitée aujourd'hui disparaîtraient. L'objectif prioritaire n'est pas d'améliorer la sécurité routière mais de réduire la consommation de pétrole, donc les émissions de CO₂. La commission recommande également d'augmenter les taxes sur les carburants et les taxes à l'achat des grosses voitures.

Adaptation

Selon le 2ème plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC2), lancé fin 2018, la hausse du niveau des mers est de 25 cm en moyenne depuis 1900 et elle s'accélère. Si les émissions de gaz à effet de serre continuent leur progression actuelle, elle pourrait atteindre 1 m, voire plus, en moyenne globale en 2100, mettant en danger les écosystèmes et les populations : à 1 m au-dessus du niveau actuel, la moitié de la Camargue va être inondée. L'adaptation au changement climatique consiste à limiter les dégâts humains et économiques (canicules, incendies, inondations, sécheresses...), elle concerne en particulier les infrastructures de transport : 19 800 km de routes et 2 000 km de voies ferrées seraient régulièrement inondés.

Pelliculage des TER

En 2017, la Cour des comptes a dénoncé le pelliculage des trains TER de la Région Hauts-de-France : « 30 000 € par train, 10 M€ au total ». Le président de la Région, Xavier Bertrand, s'est alors inquiété de cette publicité gênante. Le vice-président aux transports, Franck Dhersin, a défendu l'idée que tous les trains soient à l'effigie des Hauts-de-France : « c'est important que les gens sachent où va leur argent et que c'est la Région qui a la charge des TER ». Xavier Bertrand s'est opposé à une nouvelle dépense : « j'ai mieux à faire avec l'argent de la Région ». Mais l'idée n'est pas abandonnée : « nous renégocierons le coût avec la SNCF ».

Brèves (suite)

Le volant ou l'hospice ?

Dans La Croix du 16 février 2019, Geneviève Jurgensen, ancienne porte-parole de la Ligue Contre la Violence Routière (LCVR), affirme qu'une visite médicale des conducteurs âgés interdirait le volant à beaucoup d'entre eux et « précipiterait nos vieux parents dans la solitude et la dépendance ». Déjà, en 2002, Mme Jurgensen craignait de voir les personnes âgées « condamnées à abandonner le volant » et transformées en « piétons » (FNAUT Infos 131). C'est admettre à tort - comme la ministre des Transports - que le transport collectif ne peut jouer qu'un rôle marginal, en particulier dans les zones de faible densité démographique (FNAUT Infos 270).

Une expérience à suivre

La société ILSA, filiale de la compagnie aérienne privée Air Nostrum, pourrait exploiter, en open access, une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Madrid et Montpellier. Des arrêts seraient marqués à Saragosse, Tarragone, Barcelone, Gerone, Figueras, Perpignan et Narbonne. La liaison pourrait ouvrir en 2020. Cette liaison internationale est exploitée actuellement par la RENFE, l'opérateur historique espagnol, qui perdrait ainsi son monopole.

Des hackathons ?

Selon l'ancien ministre écologiste Pascal Canfin : « il faut innover dans la production des politiques publiques, et organiser des « hackathons » (contraction de hack et marathon, processus créatif répandu dans le domaine de l'innovation numérique, qui consiste à réunir des développeurs dans une démarche collaborative) autour de questions précises. Exemple : comment développer les alternatives à la voiture individuelle fossile en zone périurbaine ? Il s'agit de réunir tous les acteurs concernés - start-ups, constructeurs automobiles, régies de transport, élus locaux, Régions, Caisse des dépôts, banques... - pour trouver une solution ». Et les usagers, oubliés ? La FNAUT suggère une formule plus simple : organiser un voyage en Suisse ou en Allemagne, et observer sur le terrain.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°274 - ISSN : 0983-172 X
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

Abonnement papier 1 an (10 numéros) : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : https://www.fnaut.fr

Les voyageurs veulent pouvoir acheter facilement leurs billets

L'année 2018 a été marquée, à la SNCF, par une longue grève perlée, d'avril à juin, suivie d'incidents à répétition dans les grandes gares parisiennes. Selon l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST), les annulations des TGV ont augmenté de 6,8 % au cours de cette année noire, un train sur 6 n'est pas arrivé à l'heure. Tous les trains sont concernés : TER, Intercités, TGV.

C'est dans ce contexte calamiteux que la SNCF, dénuée de tout bon sens, a choisi d'imposer aux voyageurs une mesure idéale pour les dégoûter de prendre le train : les empêcher d'acheter leurs billets en fermant guichets et points de vente en l'absence de solution alternative, puis surtaxer les billets à bord des trains (selon un barème difficilement compréhensible) comme si tout voyageur, même de bonne foi, était un fraudeur. La SNCF a ainsi déclenché un tollé parmi les usagers du TER.

Elle a ensuite cherché à imposer sa volonté aux Régions, pourtant pilotes de la tarification du TER en tant qu'autorités organisatrices. Mais plusieurs Régions (Normandie, Grand Est, Hauts-de-France, Centre Val-de-Loire, AuRA, Nouvelle-Aquitaine) n'ont heureusement pas accepté ce point de vue et ont refusé toute surtaxe dès lors que le voyageur ne peut acheter un billet dans sa gare de départ (cas d'une gare non gérée, d'un guichet fermé ou, situation fréquente, d'un distributeur de billets en panne) et qu'il se présente spontanément au contrôleur (ce qui lui est parfois impossible...).

Il est grand temps que la SNCF propose des alternatives, les teste, et comprenne que l'usager, qui veut prendre le train et la fait vivre, doit être respecté.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

La charte européenne des voyageurs	2
Les coûts externes des transports	3
Une réouverture ratée	4
Les besoins des usagers et l'innovation technologique	5-7
La tarification des transports collectifs urbains et régionaux	8-9
Le prochain colloque de la FNAUT	11
La fin de l'Auto-Train	12

Politique européenne des transports : droits des voyageurs et externalités

Michel Quidort, président de la Fédération Européenne des Voyageurs (European Passengers' Federation : FEV-EPF) et membre du Bureau de la FNAUT, présente une vue d'ensemble de la politique européenne des transports. La Charte des voyageurs signée par l'Union internationale des transports publics (UITP) et la Fédération européenne des voyageurs (FEV-EPF) est une traduction concrète d'une prise en compte effective du passager. Quant à la Commission Européenne, elle a plusieurs chantiers législatifs en cours, en particulier l'élaboration d'une charte des droits des voyageurs multimodaux, utilisant successivement plusieurs moyens de transport, et une réflexion sur l'internalisation des coûts externes des différents modes de transport.

L'avion, l'environnement et les finances publiques

La ministre des Transports a présenté, début mars, la Stratégie nationale du transport aérien (SNAT) : il s'agit « d'assurer un développement durable du transport aérien français performant au niveau mondial et un outil de connectivité pour nos territoires ».

Alors que le transport aérien est déjà largement subventionné (FNAUT Infos 273), le gouvernement renforce les avantages que la collectivité lui accorde malgré les graves dangers que l'explosion du trafic (+ 5 % par an) présente pour l'environnement, nuisances autour des aéroports et réchauffement climatique. Même soutenue par l'État (à hauteur de 135 M€ par an sur 5 ans), l'innovation technologique ne fera pas disparaître ces dangers du jour au lendemain.

La loi de finances 2019 prévoit par ailleurs que la taxe d'aéroport (TAP) diminuera de 118 M€ au profit des compagnies aériennes ; leurs clients bénéficieront de cette baisse de charges.

Enfin « de nouvelles connexions aériennes seront créées, le transport aérien est un outil de mobilité pour les populations, l'avion reste pertinent pour les liaisons transversales » (surtout si elles ne sont plus assurées par le train...), « la connectivité aérienne est stratégique pour le désenclavement des territoires » : les lignes d'aménagement du territoire (LAT) recevront une subvention supplémentaire de 15 M€. par an. Ces LAT ont leur utilité, mais elles doivent s'inscrire dans un schéma d'aménagement du territoire à définir, éviter tout doublon avec des dessertes ferroviaires et n'entraîner qu'un déficit par passager inférieur à celui de ces dessertes.

La SNAT n'envisage ni une suppression des petits aéroports les plus lourdement déficitaires, ni une taxation du kérosène réclamée par les gilets jaunes comme par la FNAUT et les ONG environnementalistes, autorisée par la Convention de Chicago et déjà mise en œuvre dans plusieurs pays européens.

Jean Sivardière

La charte européenne des voyageurs UITP-FEV : une charte pour une exploitation centrée sur le client

Les droits des voyageurs multimodaux

Apparu en 1990, le projet de réseau transeuropéen de transport (TEN-T) a pour objectif la réalisation d'un réseau complet de routes, de lignes ferroviaires, de voies navigables et maritimes.

L'objectif de cette charte est de renforcer le dialogue entre exploitants, autorités de transport et clients pour améliorer la qualité de service. Elle traduit l'engagement volontaire des opérateurs à suivre les recommandations de la FEV : « le souci prioritaire du client est essentiel dans le développement d'un transport public de haute qualité ».

La charte a vocation à être reprise et déclinée localement par des accords entre les opérateurs, les autorités de transport et les associations d'usagers.

La charte rappelle dans son introduction que la sécurité et la sûreté des voyageurs et des employés des entreprises doit être la première priorité. Ces derniers s'engagent à coopérer avec les autorités concernées et à privilégier la prévention des accidents et incidents.

La charte souligne le devoir d'informer le voyageur avant et pendant son trajet, en insistant sur l'information en temps réel, surtout en cas de dysfonctionnements (pannes, retards, causes externes), qui constitue une très forte exigence des voyageurs.

Un soin particulier doit être apporté aux personnes souffrant de déficiences motrices, auditives ou visuelles.

L'attente des voyageurs en matière d'information concerne en particulier les points de vente des billets, les horaires, les correspondances, les tarifs et les interruptions de services.

Cette attente peut en partie être satisfaite par les nouvelles technologies, mais elle ne dispense pas les sociétés de transport de conserver d'autres sources éprouvées (téléphone, imprimés, panneaux électroniques dans les gares et points d'arrêt, personnel disponible dans les gares et à bord des véhicules) : en Europe, 30 % de la population n'a pas accès à Internet.

La charte réaffirme l'impératif de fournir un service fiable et ponctuel, ainsi qu'une assistance aux voyageurs en cas de perturbations, y compris celles dues à des causes externes.

L'UITP-Europe rassemble plus de 400 opérateurs de transports publics urbains, suburbains et régionaux ainsi que les autorités organisatrices de tous les Etats membres de l'UE. Elle exprime le point de vue des transporteurs de personnes à courte distance de tous les modes : bus, train suburbain et régional, métro, tramway, navette fluviale.

La FEV rassemble des associations d'usagers et de promotion de la mobilité durable. Elle prône l'amélioration des transports publics urbains et régionaux ainsi que des services ferroviaires internationaux à longue distance. Par des enquêtes, des rapports, des conférences et un travail constructif auprès des opérateurs et des autorités organisatrices, elle milite pour l'amélioration des droits des voyageurs en Europe.

Les arrêts et véhicules doivent être régulièrement nettoyés. Les installations fixes hors service (ascenseurs, escaliers mécaniques) doivent être rapidement réparées. Des inspections régulières doivent être effectuées pour vérifier le bon fonctionnement de la ventilation, du chauffage et de l'éclairage des véhicules.

La charte se préoccupe de l'accessibilité du système de transport et de l'information la concernant. Elle reprend les obligations à remplir par les opérateurs et les autorités organisatrices pour le déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) en y incluant la concertation avec leurs associations et l'obligation, pour les entreprises, de former le personnel en contact avec les PMR (ces obligations figurent aussi dans le projet de refonte du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires en discussion à Bruxelles).

Des usagers respectés

La charte retient le principe de la consultation des usagers en amont de modifications de service importantes.

La gestion des réclamations et des suggestions émises par les clients figure dans la charte. Il s'agit en effet d'un indicateur essentiel pour connaître au jour le jour les défaillances de la qualité de service afin d'y remédier. En Scandinavie, en Grande-Bretagne, en Allemagne, la gestion des réclamations figure parmi les critères contractualisés d'évaluation de la qualité de service.

La conclusion de la charte retient un principe de réciprocité :

- elle liste les obligations qui incombent aux clients utilisant les transports publics (être en possession d'un billet valide, ne pas fumer à bord des véhicules, respecter le personnel...);
- elle reconnaît l'utilité d'assurer la représentation des voyageurs dans les instances responsables des transports (c'est aussi l'une des revendications de la FNAUT : ce principe doit figurer dans la future LOM, en complément des dispositions déjà adoptées dans le pacte ferroviaire de juin 2018).

Conclusion de la FEV : le transfert modal vers le rail, mode puissant et écologique, suppose que les voyageurs aient intérêt à l'emprunter et ne restent pas la variable d'ajustement d'une législation aujourd'hui majoritairement axée sur les intérêts des opérateurs et des constructeurs.

Tous les modes sont concernés : le réseau comprend les aéroports, les gares et les terminaux d'autobus et autocars correspondants.

En parallèle, la promotion des droits des voyageurs dans l'ensemble de l'Union européenne doit promouvoir le développement de la mobilité des citoyens européens. A cet effet, cinq règlements modaux sur les droits des voyageurs ont à ce jour été publiés : un pour chacun des quatre modes de déplacement (aérien, ferroviaire, maritime et routier) et un cinquième insistant sur les droits des personnes à mobilité réduite.

Après la Commission en 2011, le Parlement européen a émis à son tour une résolution en faveur d'une couverture des droits des voyageurs multimodaux, ceux qui utilisent successivement différents modes de transport.

La démarche a été complétée en 2017 par une consultation publique menée par la Commission auprès de la population pour connaître son degré de connaissance de ses droits et ses attentes.

L'idée est de sortir les droits des voyageurs des quatre approches modales, jugées réductrices, dans la mesure où les déplacements incluent très souvent plusieurs modes.

A noter que 98,5% des déplacements multimodaux visés par l'étude comprennent un trajet aérien. C'est pourquoi l'une des toutes premières et prudentes recommandations du Parlement est de revoir le règlement 261/2004 sur les droits des voyageurs aériens en y incluant des composantes multimodales.

L'approche politique de ce sujet complexe reste très ouverte, en particulier à cause de l'évolution rapide des technologies de l'information, avec notamment l'arrivée de plateformes digitales vendant des produits multimodaux. L'étude conclut donc prudemment qu'il est nécessaire d'observer de près l'évolution du marché au cours des prochaines années avant d'entrer dans le processus législatif.

Il est néanmoins clair que ces nouveaux droits des passagers multimodaux seront circonscrits aux domaines de l'information et de la billetterie intégrées et dépendront de l'ouverture et de la disponibilité des données, ainsi que de la coopération des diverses parties prenantes.

L'internalisation des coûts externes des transports (route, rail, avion, fluvial, maritime)

Il s'agit là d'une toute première démarche préliminaire de la Commission Européenne destinée à examiner dans quelle mesure et à quelle échéance – on parle de 10 à 15 ans – la législation européenne pourrait statuer sur cette question politiquement sensible.

Présente dans un premier texte de la Commission datant de 2011, l'idée de faire payer à chaque mode de transport, par une tarification appropriée, la totalité des coûts qu'il occasionne a progressé depuis lors (voir l'Eurovignette).

La Commission souhaite aujourd'hui aller plus loin et dresser un état des lieux pour chiffrer les effets externes de chaque mode de transport, afin de définir ensuite les mesures d'internalisation envisageables sur la base des principes de « l'utilisateur-payeur » et du « pollueur-payeur ».

C'est l'objet d'une expertise confiée par la Commission à l'Université de Delft, « Multi-modal Sustainable Transport : which role for the internalisation of external costs ? ».

Les résultats des études menées au cours de la prochaine législature contribueront aux futurs débats sur la politique des transports de l'Union européenne, dont l'échéance législative est de toute façon lointaine, compte tenu de la complexité et de la sensibilité politique du sujet.

Les études préciseront les coûts externes imputables à chaque mode afin de pouvoir établir des comparaisons et de proposer une législation européenne qui établisse l'équité entre les modes.

Des externalités ruineuses

Les premières conclusions de l'étude sur la tarification de l'infrastructure et l'internalisation des externalités des transports ont été présentées lors d'une conférence organisée par la Commission Européenne en décembre 2018.

L'étude s'est attachée dans un premier temps à comparer les coûts externes et les coûts d'infrastructure des différents modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, aérien, maritime) avec les charges et taxes payées par les divers utilisateurs dans les 28 pays de l'Union Européenne en 2016.

Les chiffres sont impressionnants. Les externalités négatives sont évaluées à 1 000 milliards

d'euros par an (soit 6,6 % du produit intérieur brut de l'Union Européenne) et correspondent principalement au coût des accidents (29 %), des atteintes à l'environnement et à la santé publique (35 %), et de la congestion de la circulation routière (27 %, soit 270 milliards d'euros à elle seule).

Les coûts well-to-tank (du puits au réservoir) (5 %) correspondent à l'impact du cycle d'extraction, de transport, de transformation et de livraison en station-service du carburant jusqu'au réservoir du véhicule : faire le plein a un coût environnemental en sus du prix payé pour le seul carburant. Les coûts habitat damage (4 %) décrivent les dommages occasionnés aux bâtiments. Voir le graphique 1 ci-dessous.

Les coûts par modes

Coûts de congestion et coûts des infrastructures non compris, la route est responsable de 76 % des coûts externes des transports, le transport maritime de 14 %, le transport aérien de 7 %, le rail de 3 %. Le transport fluvial a un coût marginal.

Voir le graphique 2 ci-dessous. Légende :

Car = voiture individuelle

Bus/coach = bus ou autocar

MC= moto

LDV (light delivery vehicle) = camionnette (livraisons)

HGV (heavy good vehicle) = camion

IWT= transport fluvial

HSL (high speed lines) = LGV

Par voyageur.km, les coûts externes sont d'environ 8 centimes (voiture hors congestion), 3 (bus ou car), 24 (moto), 3 (train) et 3,5 (avion).

Par tonne.km, les coûts sont d'environ 3,5 centimes (camion), 1,3 (train), 2,0 (fluvial) et 0,6 (maritime). Si on compte les coûts de la congestion routière, la route est responsable de 83 % des coûts externes des transports.

Les coûts de la route

Pour le transport par route, les coûts des accidents (25 000 morts et 170 000 blessés graves sont relevés chaque année sur les routes de l'Union Européenne) et de la congestion sont du même ordre de grandeur.

Des coûts financés principalement par la collectivité

La comparaison entre les coûts externes (1 000 milliards d'euros par an) et les coûts d'infrastructure (267 milliards d'euros en 2016) d'une part, les charges et taxes payées par les utilisateurs (385 milliards d'euros en 2016) d'autre part, montre que l'utilisateur, comme le pollueur, ne paie pas la totalité des coûts qu'il occasionne : le rapport conclut que c'est surtout le principe de la « collectivité payeuse » qui s'applique.

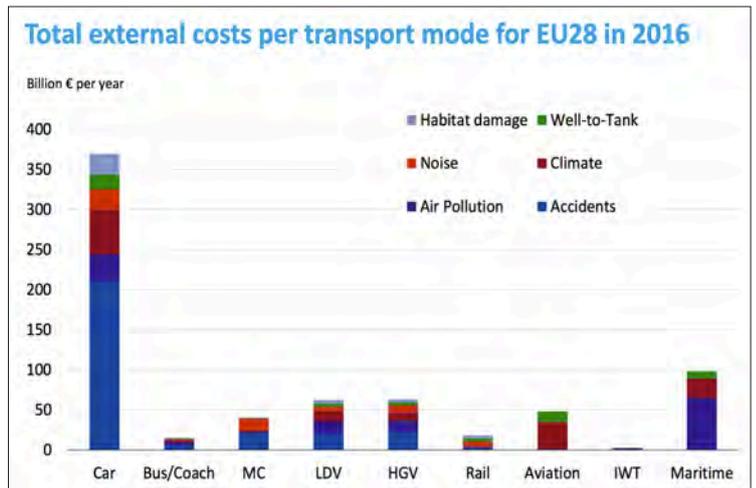
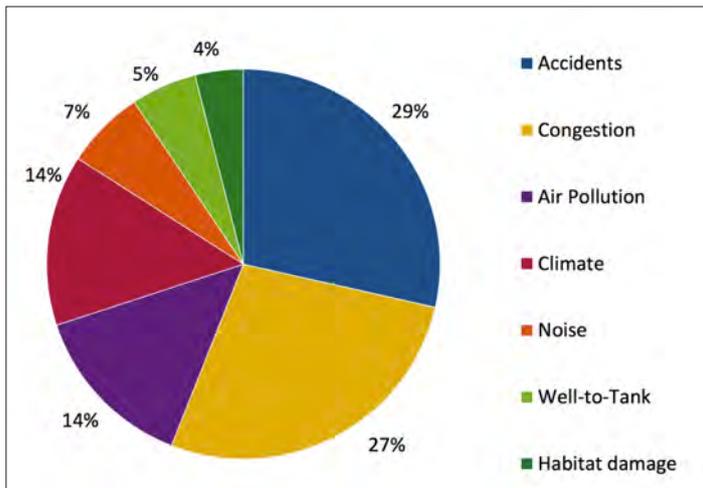
Pour le moment, seuls les utilisateurs du rail - voyageurs et chargeurs - payent (presque) la totalité du coût marginal dont ils sont responsables.

Les utilisateurs de la route en sont loin : 100% du réseau ferré européen est soumis à péage, contre 1% du réseau routier seulement. La route ne couvre que 40 % de ses coûts externes à travers les taxes payées par ses utilisateurs, automobilistes et transporteurs routiers.

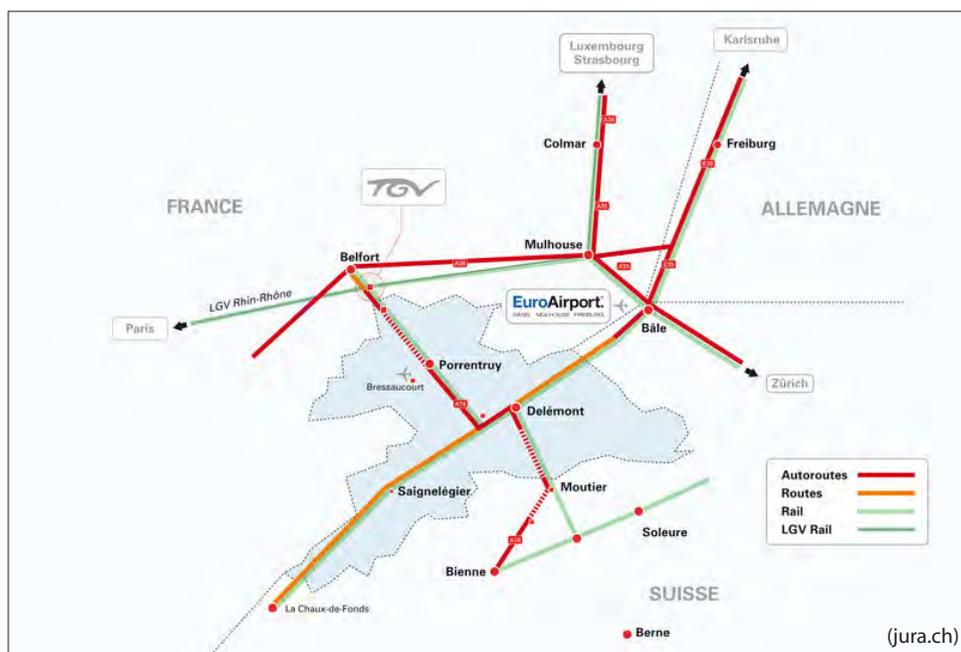
Les prochaines étapes

Les prochaines étapes des travaux commandés par la Commission devraient permettre d'affiner les données collectées auparavant et de répondre aux questions suivantes :

- dans quelle mesure les recettes des charges d'infrastructure couvrent-elles les dépenses liées aux coûts externes ?
- qui supporte réellement ces coûts ?
- quelles sont les possibilités de recouvrement des coûts externes non couverts actuellement ?
- enfin quels sont les instruments d'internalisation utilisés dans les pays qui s'efforcent de mettre en place une mobilité durable ?



Belfort-Delle-Bienne : une réouverture ratée, un gâchis



La FNAUT et ses associations ont longtemps réclamé la réouverture de la ligne transfrontalière à voie unique Belfort-Delle-Bienne, fermée au trafic voyageurs en 1992 sur son parcours français (FNAUT Infos 231) et rouverte à l'initiative des Francs-Comtois et surtout des Suisses, intéressés par un accès au TGV Rhin-Rhône depuis Belfort et le canton du Jura.

Un coût très exagéré

La réouverture devait intervenir initialement en 2011, dès la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, mais elle n'a été effective que fin 2018 car le bouclage financier a été complexe et laborieux.

Les 110 M€ nécessaires (un coût très exagéré pour la rénovation et l'électrification en 25 kV de seulement 22 km d'infrastructure à voie unique) ont été pris en charge principalement par la Région Bourgogne-Franche-Comté (40 %), l'État français (21 %) et la Confédération suisse (22,5 %), le reste l'étant par SNCF Réseau, Bruxelles, la République et canton du Jura, le Territoire de Belfort, le Grand Belfort et la communauté de communes du Sud Territoire...

Des objectifs multiples

La ligne rétablit une liaison entre la France et la Suisse. Connectée, côté Suisse, à un réseau de transport public remarquablement maillé, elle facilite les échanges entre les deux pays. Elle offre une desserte moderne à plusieurs localités du sud-est du territoire de Belfort.

Elle relie surtout, et c'est ce qui motivé sa réouverture, de manière intelligente et facile pour le voyageur, Belfort et les villes suisses de Delémont et Bienne (50 000 habitants) à la gare TGV située sur la LGV. Un exemple à suivre en Lorraine, où la construction de la gare TGV-TER de Vandières se fait attendre de manière incompréhensible (FNAUT Infos 234, 238, 241).

Un échec commercial

On pouvait donc espérer que la ligne attirerait de nombreux voyageurs (entre 3 000 et 7 000 par jour selon des estimations effectuées en 2007). Mais elle est « quasi-déserte » (selon l'Est Républicain), la fréquentation n'est que d'environ 200 voyageurs par jour (trafic français) et 200 de la Suisse vers le TGV.

Cet échec commercial cinglant s'explique aisément par une accumulation affligeante d'erreurs de conception et d'exploitation de la ligne :

- la vitesse moyenne est faible, la durée du trajet Belfort-Delle (22 km) varie de 26 à 36 min ;
- les localités de Grandvillars et Delle, étiérées le long de la ligne, ne sont desservies que par un seul arrêt, de même que Belfort, desservie uniquement par sa gare située au sud ;
- les horaires sont inadaptés aux besoins des usagers (travailleurs frontaliers, scolaires, voyageurs TGV) ; un creux de 4h est observé le matin et un autre de 1h20 en fin d'après-midi ; les tarifs sont prohibitifs pour les trajets transfrontaliers ;
- l'information des voyageurs est déficiente (fiches horaires, dépliants) ;
- l'organisation des transports scolaires est à repenser, le train pouvant assurer une plus grande part de leurs trajets ;
- rien n'a été fait pour favoriser les rabattements en vélo sur les gares (FNAUT Infos 254) afin d'élargir leur zone de chalandise par des garages sécurisés (à Lunéville, la municipalité offre même des vélos aux scolaires qui résident à moins de 3 km d'une gare).

L'accès au TGV a reçu la priorité sur les relations Belfort-Suisse. Et pourtant :

- des navettes Belfort-gare TGV (7 dans un sens, 10 dans l'autre) sont supprimées pendant les vacances scolaires ;
- les délais de correspondance TER-TGV sont souvent dissuasifs ;
- détail révélateur : la gare TGV s'appelle Belfort-Montbéliard TGV sur la LGV et Meroux sur la ligne TER...

Une interdiction aberrante

Principal défaut de la desserte : une correspondance est imposée, à la gare de Meroux, entre un TER français et un train suisse, malgré les protestations répétées des travailleurs frontaliers, des usagers du TGV et des élus locaux français (Belfort) et suisses (Bienne).

Aucun train suisse n'est actuellement autorisé par la Région Bourgogne-Franche-Comté à circuler, sur 7,4 km, entre la gare TGV et Belfort !

Or les Suisses veulent aller à Belfort facilement, pour y faire des achats, s'y distraire ou y prendre un train français.

La desserte a été conçue pour limiter les coûts d'exploitation (on en est loin...), au détriment des recettes.

En définitive, la situation de la ligne est ubuesque, mais elle perdure.

Alors que la réouverture de Belfort-Delle pourrait être un bon exemple national, veu-on démontrer que les réouvertures de lignes sont vouées à l'échec, et donner raison au rapport Spinetta selon lequel le train n'est plus pertinent sur les petites lignes, même si elles donnent accès au TGV ?

Le risque de régression est évident : on finira par supprimer, pour faire des économies de bouts de chandelles, quelques services parmi les plus mal fréquentés, et on accroîtra ainsi le manque d'attractivité de la ligne.

Un parcours du combattant

La SNCF a supprimé les TGV directs de Nancy vers le sud. Or il n'existe que 4 AR Epinal/Belfort par jour, et aucun de ces TER n'a été prolongé jusqu'à Meroux. Pour prendre le TGV pour Montpellier à 10h22, il faut partir à 6h27 d'Epinal (50 min d'attente à Belfort, puis 1h25 à Meroux). Pour prendre le TGV pour Marseille à 15h19, il faut partir à 9h59 (35 min d'attente à Belfort, puis 3h à Meroux) : si on prend le train suivant, il n'y a que 4 min de correspondance à Belfort pour Meroux, on ne peut donc espérer attraper le TGV de 17h34 pour Marseille, il faut alors attendre 1h la navette pour Meroux puis 2h le TGV pour Lyon, ou Marseille les vendredis et samedis... Au retour, le TGV venant de Montpellier fait arriver à 11h11 à Belfort après emprunt de la navette depuis Meroux, mais le TER pour Epinal est parti à 11h05, le TER suivant est à 17h05. Les voyageurs venant de Marseille arrivent à Belfort à 13h29 et 15h11, eux aussi doivent attendre longtemps.

Béatrix Létouffé, ADELE-S Epinal

L'innovation technologique et les besoins des usagers et de la collectivité

(edgylabs.com)

Nous présentons un panorama des réflexions de la FNAUT sur l'innovation technologique dans le secteur des transports. Il faut penser aux besoins non satisfaits des usagers et de la collectivité (environnement, aménagement du territoire) avant d'envisager des « innovations ».

Les besoins des usagers

Malgré les progrès réalisés ces dernières années, les usagers des transports se heurtent à de nombreuses difficultés, ignorées des décideurs.

- les transports collectifs sont saturés dans les zones denses et défaillants dans les zones périurbaines et rurales ;
- l'intermodalité est déficiente (information, billettique, correspondances) ;
- les tarifs sont trop élevés pour une partie des usagers (ménages précaires, jeunes, chômeurs, familles) ;
- la vitesse reste un élément d'attractivité ; mais l'exigence des voyageurs porte surtout sur la fréquence des services. Les compagnies aériennes à bas coûts l'ont bien compris (avions de faible capacité, fréquences élevées).

La FNAUT et les innovations

Pour la FNAUT, l'innovation doit viser la qualité de service et la protection de l'environnement donc le report modal. Avec ce critère, elle a soutenu les innovations « **incrémentales** » consistant à optimiser l'existant (tramway moderne et à plancher bas, aménagements piétons et cyclables, couloirs bus, TGV, vélo et trottinette à assistance électrique, autopartage en boucle, tram-train, transport combiné, autoroute ferroviaire, alimentation du tramway par le sol, métro automatique).

Elle s'est, par contre, toujours méfiée des innovations plus radicales, non par conservatisme mais parce qu'elles servaient surtout à détourner l'attention des problèmes de fond (en particulier la place de la voiture en ville) et à retarder la mise en œuvre des techniques traditionnelles, aux coûts bien connus, à la fiabilité assurée et pouvant provoquer des reports modaux significatifs.

Les mirages technologiques

Les innovations présentent de nombreuses caractéristiques communes.

- Souvent, elles reprennent des idées anciennes sous un nom anglicisé.
- Elles sont présentées comme des solutions-miracles pour les usagers et la collectivité (pollution, énergie, environnement) alors qu'elles sont conçues sans référence à leurs besoins.
- Leur mise en œuvre est toujours annoncée à court terme ; mais les délais annoncés sont fantaisistes, un prototype ne devient pas en un jour un engin fiable, sûr et commercialisable à un coût acceptable.

- Elles ne sont pas compatibles avec le système actuel de transport.

- Les « start-ups innovantes » affirment que les nouveautés seraient moins coûteuses que les techniques existantes, mais les coûts annoncés sont irréalistes.

- Elles tendent à disqualifier, à ringardiser les techniques existantes, qui, bien que souvent inventées il y a plus d'un siècle, restent d'actualité.

Que les ingénieurs cherchent à innover, c'est leur rôle : on n'en est plus, heureusement, à l'époque des locomotives à vapeur. Mais les politiques, toujours désireux de « faire moderne » pour se valoriser auprès de leurs électeurs, se laissent fasciner et bernés par les industriels à la recherche de fonds publics.

Nous distinguerons les innovations qui ne répondent à aucun besoin réel, à aucune demande des voyageurs, des techniciens ou des défenseurs de l'environnement, et les innovations qui ont un créneau de pertinence mais sont souvent utilisées en dehors de ce créneau.

L'innovation pour le plaisir, le concours Lépine

Exemple typique d'innovation inutile et aventureuse : **Hyperloop**, qui ne fait que reprendre l'idée du Swissmetro, et dont l'utilité n'est pas plus démontrée que celle du Concorde ou du Maglev (FNAUT Infos 259, 262, 267, 274). Parmi les liaisons envisagées, Marseille-Marignane : un trajet en 72 secondes, le président LR de la Région PACA, Renaud Muselier, s'y intéresse.

D'autres rêveurs veulent ressusciter l'aérotrain sous le nom de **Spacetrain** (FNAUT Infos 267) pour concurrencer le TGV sur les distances moyennes. L'Aérotrain a pourtant été éliminé autrefois au profit du TGV : trop forte consommation d'énergie, incompatibilité avec le réseau ferré, inaptitude à pénétrer dans le cœur des villes, complexité des aiguillages, faible capacité (il s'agissait en fait d'un aéro-autorail).

Le constructeur américain **Boom** veut refaire le Concorde (FNAUT Infos 267), en mieux. Son avion XB-1, « premier avion de ligne supersonique économiquement viable au monde », pourra transporter 50 passagers à la vitesse de Mach 2.2 (2 700 km/h).

Pendant ce temps, Boeing étudie un **avion-taxi** (FNAUT Infos 274). Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris, qui combat l'omniprésence de la voiture au sol dans la

ville, s'est dit favorable à l'expérimentation de cette voiture volante entre l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et Paris-CDG. La maire de Paris s'était enthousiasmée auparavant pour l'hydroptère (Bubble).

Le motoriste Rolls-Royce expérimente un avion à décollage vertical, **EVTOL**, et une variante urbaine électrique (FNAUT Infos 267).

Citons encore **Link&Fly**, **train-avion** imaginé par le cabinet français Akka : sa carlingue se détacherait à l'atterrissage et poursuivrait son voyage sur rail ou sur route, supprimant ainsi une rupture de charge (FNAUT Infos 267).

Revenons aux transports terrestres. **L'infini-train** (FNAUT Infos 274) est un métro « circulaire » imaginé par des étudiants de Paris-Tech, qui fonctionnerait en permanence sur une boucle. Une solution innovante combinant 4 tapis roulants a été inventée pour permettre les montées et descentes. Les étudiants ont obtenu le Grand Prix de l'ingénierie du futur : le jury avait oublié que le tapis roulant accéléré de la gare Montparnasse a été un fiasco.

Le tramway sur pneus a été lui aussi un fiasco technique retentissant (FNAUT Infos 265). Son créneau de pertinence est quasi-inexistant (implantation dans un centre ancien avec des rues étroites et nécessitant des courbes de très faible rayon) et n'a jamais été exploité : suscitant des polémiques stériles, le tramway sur pneus n'a servi qu'à retarder le retour du tramway classique.

Le bus à guidage magnétique (Phileas expérimenté sans succès à Eindhoven et retenu imprudemment à Douai) a été un autre fiasco qui a coûté cher au contribuable. Finalement, c'est un bus ordinaire qui est utilisé à Douai.

Les navettes aériennes envisagées pour desservir l'aéroport de Lille-Lesquin constituent une autre diversion. Une fois de plus, un système « révolutionnaire » est mis en avant et risque de retarder la mise en place d'une solution éprouvée.

Le Supraways (FNAUT Infos 273) a été présenté par un journaliste comme « une sorte de tramway suspendu, un mélange de téléphérique et d'aérotrain » qui coûtera, selon son promoteur, « 3 fois moins cher que le tramway » et « résoudrait le problème du dernier km ». On se demande comment...

Sky Train (FNAUT Infos 262) est un train suspendu électrique proposé par la compagnie chinoise Zhongtang pour réduire les embouteillages (mais elle oublie que cet engin aérien laisse la voirie libre aux voitures).

Produit par le géant chinois CRRC, **l'ARRT** (Autonomous Rail Rapid Transit) est un tramway sur pneus à guidage optique, autonome, à traction hybride. Ce qui permet, paraît-il, de créer un réseau de transport urbain à un prix dérisoire (FNAUT Infos 274).

L'innovation mal utilisée, hors de son créneau de pertinence

Certaines innovations peuvent présenter un intérêt dans des créneaux particuliers, mais ne sont pas utilisées uniquement dans ces créneaux.

La FNAUT et ses associations locales ont souvent dû s'opposer aux innovations (FNAUT Infos 273) poussées par des élus pour retarder la réintroduction du tramway, alors estimée impossible.

Le retour du tramway à Grenoble a été retardé par le **Poma 2000** : la municipalité, séduite par son « modernisme », cherchait dans les années 1970 à l'imposer sans même connaître ses coûts. Ce système, aérien comme beaucoup d'autres inventions, ne remettait pas en cause la place de la voiture en ville. Une fois mis au point, dix ans plus tard, il a été introduit en 1989 à Laon, une ville à deux niveaux où ce « funiculaire » était par contre bien adapté, et où il a été supprimé à tort en 2016 : le Poma 2000 avait un créneau, contrairement au tramway sur pneus.

La mise au point du minimétre **VAL** a permis l'automatisation ultérieure de la ligne D du métro de Lyon puis, deux ans plus tard, de la ligne 14 du métro de Paris : la FNAUT ne s'est jamais opposée à l'automatisation des TCSP. Cependant le VAL a été adopté à Lille, Toulouse et Rennes sans comparaison entre l'impact d'une ligne de VAL et celui de 3 ou 4 lignes de tramway de même coût. Son expérimentation in situ a fortement pénalisé les usagers lillois en raison de nombreuses pannes : ces systèmes nouveaux doivent être expérimentés sur des sites fermés (parcs d'expositions). D'autre part, le VAL circule en tunnel comme un métro, sans prendre de l'espace public à la voiture.

Le **BHNS** est très utile dès lors qu'on ne cherche pas à l'implanter à la place du tramway (FNAUT Infos 265) : il est adapté aux axes de trafic potentiel modéré. Mais son site propre est souvent imparfait : souvent les élus appellent BHNS un bus un peu amélioré mais peu performant. D'autre part, le vrai BHNS est aussi coûteux, à long terme, que le tramway, il attire bien moins les automobilistes que le tramway, et sa capacité est souvent insuffisante.

Le **téléphérique urbain** (FNAUT Infos 251) a un créneau de pertinence bien précis dans lequel il est indispensable : la desserte des villes à deux niveaux (en concurrence avec le funiculaire et le train à crémaillère) et le franchissement d'obstacles linéaires, naturels ou artificiels. La FNAUT s'oppose par contre à ceux qui veulent l'implanter à la place du tramway ou pour renforcer une image de ville moderne alors que l'extension du réseau de tramway est plus urgente (Grenoble).

Les élus se sont entichés du **train à hydrogène** dès sa mise en service en Allemagne (FNAUT Infos 267, 272), mais

sans justification sérieuse. La FNAUT critique, non son principe, mais son utilisation prématurée :

- l'enjeu des « petites lignes » n'est pas le matériel roulant mais d'abord la dégradation des infrastructures et leur abandon par SNCF Réseau (ralentissements), et la politique décliniste de SNCF Mobilités (offre squelettique) ;

- le train à hydrogène est présenté comme alternative à l'électrification des lignes TER, mais une telle électrification est-elle prioritaire ? Le rail n'est responsable que de 2,7 % des émissions de particules fines par les transports ; c'est la lutte contre la pollution routière par report modal qui est urgente ;

- on ne peut affirmer que « le train à hydrogène n'émet que de la vapeur d'eau » : tout dépend du mode de fabrication de l'hydrogène utilisé ;

- le train à hydrogène doit être équipé de puissantes batteries, dont la fabrication est très polluante, pour pouvoir circuler sur les petites lignes françaises de montagne ;

- le train à hydrogène a éliminé l'électrification de la ligne Auxerre - Laroche-Migennes (20 km).

La mode est aussi au **bus électrique**. deux fois plus coûteux qu'un bus standard. Sa généralisation réduira le financement de l'offre et limitera le report modal. Mais aucun bilan écologique de l'opération n'a été fait.

Le **bus à hydrogène** est une autre illusion. Selon le maire de Grand-Bourgthéroulde (Eure), où Emmanuel Macron a rencontré 600 maires, « nous sommes isolés, il n'y a pas de transport collectif pour aller à Rouen où travaillent la plupart des habitants ». Réponse du chef de l'Etat : « une solution existe, c'est le bus à hydrogène ». Aujourd'hui on ne peut rien faire faute de technologie disponible, mais demain ce sera possible grâce au nouveau bus...

La **voiture électrique** convient aux flottes urbaines mais déplace la pollution vers la production des batteries et de l'électricité et est aussi encombrante que la voiture thermique. Les primes accordées par l'Etat aux acheteurs sont ruineuses, les collectivités doivent payer les bornes de recharge.

Le **véhicule autonome** (FNAUT Infos 256) a lui aussi un créneau, comme complément du transport collectif, mais non comme véhicule individuel ou, c'est l'objectif du Taxirail, comme remplaçant du TER sur les petites lignes après transformation de leur emprise en voies routières : la population rurale réclame de vrais trains...

Brèves

Un exemple suisse d'innovation politique

Le Parlement genevois a décidé, début avril, de ne pas attribuer 122 M FS à la réalisation de deux nouvelles routes cantonales (L1 et L2) et d'un échangeur autoroutier (Lancy-sud).

Une coalition associative a salué cette décision : « la préservation de la nature et de la qualité de vie l'a emporté sur une vision passéiste de la mobilité ». La coalition souhaite une relance des transports publics, notamment la réalisation du barreau sud ferroviaire qui relierait Genève à Saint-Julien-en-Genève.

Déplacements en zone rurale

Les difficultés de déplacements s'accroissent dans les zones rurales : les trains TER et Intercités sont ralentis à 60 km/h voire moins, les lignes ferroviaires comme Angoulême-Limoges se dégradent et finissent par disparaître, les cars Macron ne desservent pas les petites villes, la quasi-disparition du fret ferroviaire renforce le trafic de camions. Seuls des cars très lents, le covoiturage et de nouvelles routes sont proposés par les élus - qui n'utilisent que très rarement les transports publics - pour remplacer le train.

Mais la population rurale, peu motorisée, a besoin de service public pour lutter contre la désertification de son territoire et redonner vie aux centres des bourgs et petites villes. Elle réclame un transport collectif de proximité de bonne qualité, sans vernis de modernisme, fiable, accessible à tous, y compris aux personnes handicapées, et abordable financièrement.

Henriette Trimoulinard, FNAUT P.-Charentes ■

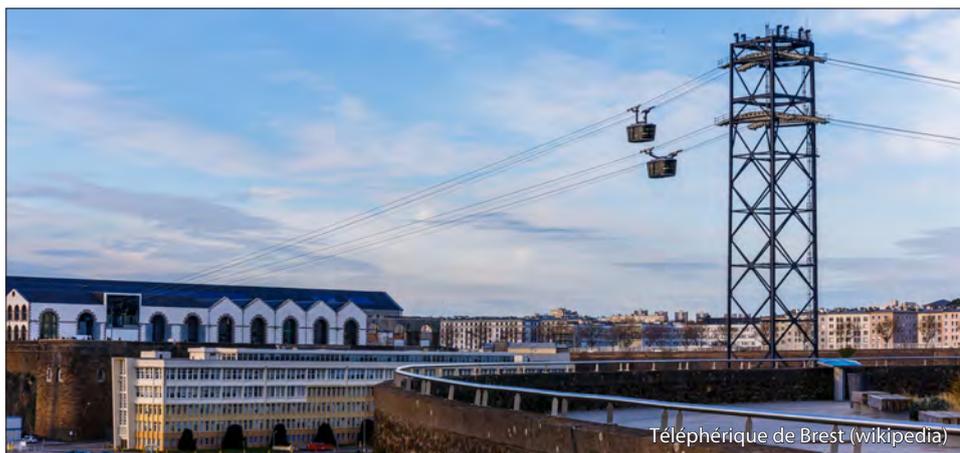
Appel à projets innovants

L'ADEME vient de lancer un appel à projets intitulé pompeusement « accélération du développement des écosystèmes d'innovation performants dans le cadre des investissements d'avenir ».

Les projets doivent « relever de la mobilité durable, concourir aux objectifs de la future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et permettre d'améliorer les mobilités du quotidien pour tous les citoyens et sur tous les territoires grâce à de solutions de transports plus propres, plus efficaces et plus accessibles ».

Suggestion de la FNAUT : créer, dans un département rural, un réseau d'autocars sur le modèle du Bregenzerwald (FNAUT Infos 270). Succès assuré si l'offre est bien adaptée aux besoins ! En clair : on peut oublier « les véhicules automatisés et connectés, la mobilité intelligente, l'amélioration de la fiabilité des transports par câble et l'écoconception des infrastructures routières ».

La vraie innovation



Pour la FNAUT, l'innovation au service des usagers et l'innovation politique facilitant l'usage des modes respectueux de l'environnement doivent être développées prioritairement.

La FNAUT est évidemment favorable à l'innovation technologique, mais à la condition :

- qu'elle parte des besoins à satisfaire et non de la technique (la FNAUT s'est opposée au projet d'appel à projets de téléphériques urbains avancé sans suite par Ségolène Royal après l'ouverture du téléphérique de Brest - voir photo ci-dessus, FNAUT Infos 251) ;

- qu'elle ne retarde pas ou ne bloque pas l'adoption ou le développement des techniques à l'efficacité garantie ;

- et qu'elle ne soit utilisée qu'une fois bien au point, et seulement dans son créneau de pertinence technique.

La FNAUT s'inquiète de la recrudescence actuelle des innovations techniques, dont la mode détourne l'attention des vrais enjeux en suscitant des polémiques stériles.

Elle considère que les techniques disponibles, en particulier la technique ferroviaire (sûre, rapide, de grande capacité, peu énergivore), sont satisfaisantes même si des progrès sont encore nécessaires en ce qui concerne le bruit, la pollution de l'air, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de service.

La simplification de l'usage du transport collectif doit progresser :

- la billettique intermodale numérique (mais une alternative doit rester offerte aux voyageurs dépourvus de smartphone ou de carte bancaire) ;

- l'intégration tarifaire de tous les modes (transport urbain, TER, vélo...) ;

- l'information des usagers et voyageurs en situation perturbée.

L'innovation doit porter aussi sur **l'optimisation des performances et la réduction des coûts du transport collectif**, ossature du système de mobilité :

- les Services d'Aide à l'Exploitation (SAE) des transports urbains ;

- **la robustesse des circulations ferroviaires** (FNAUT Infos 259) ;

- **la réduction des coûts ferroviaires** (rénovation, entretien et exploitation économiques des petites lignes) ;

- **l'accélération des trains** par des mesures d'exploitation (réduction des marges et autres mesures proposées par Gérard Mathieu, FNAUT Infos 258) ;

- **la coordination entre train et autres modes** (rabattement systématique des voyageurs sur les gares ferroviaires par autocar, minicar, vélo et VAE, marche, trottinettes, navettes autonomes) (FNAUT Infos 254).

Enfin il est nécessaire de développer **l'innovation politique et fiscale favorisant l'attractivité du transport public terrestre et la protection de l'environnement**, par exemple :

- **la multiplication des couloirs de circulation réservés aux bus** et des priorités aux carrefours dès que les bus sont ralentis par la congestion routière (toutes les lignes de bus ont vocation à devenir des BHNS) ;

- **l'aide à l'achat de vélos VAE** (le VAE double la distance de rabattement sur les gares, il est adapté par son faible coût à un large public) ;

- **la tarification solidaire** des transports de proximité (la gratuité pour tous, inutile et très coûteuse, conduit à la paupérisation du transport collectif, FNAUT Infos 268) ; le critère du quotient familial est-il le mieux adapté à la tarification solidaire ?

- l'expérimentation d'une **baisse des tarifs du train** suivant l'exemple de la RENFE, la « SNCF espagnole » : une réduction générale du prix du billet de 10 % a été compensée par le gain de clientèle (FNAUT Infos 241) ;

- **la commercialisation du train** (son concurrent est d'abord la voiture) ;

- **le développement massif de l'auto-partage traditionnel**, en boucle : l'auto-partage en boucle incite les citoyens à se démotoriser, donc à libérer de l'espace public de stationnement ; la voiture en

libre service favorise au contraire l'usage du véhicule individuel (FNAUT Infos 219) ;

- **la réduction de la vitesse autorisée sur les voiries** (120-100-80 km/h, comme en Suisse où ces vitesses maximales sont approuvées par l'Automobile-Club) pour améliorer la sécurité routière et réduire la consommation d'énergie et la pollution de l'air (FNAUT Infos 262, 266, 273, 274) ;

- **la fermeture de petites routes** communales ou départementales très peu utilisées (dans deux villages de l'Oise, le maire a fermé une petite route, empruntée par une centaine de véhicules par jour mais d'entretien trop coûteux pour la commune, FNAUT Infos 272) ;

- la baisse de 10 % à 5,5 % du **taux de la TVA appliquée au transport public** de proximité (ce taux varie de 3 % à moins de 10 % dans dix pays européens : Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède ; il est même de 0 % au Danemark, en Irlande et au Royaume-Uni) ;

- **l'instauration de la redevance routière kilométrique** (ou « écotaxe », abandonnée en France mais mise en œuvre dans de nombreux pays européens pour les camions : Suisse, Allemagne, Autriche, Belgique, Pays-Bas, Grande-Bretagne, République tchèque, Slovaquie, Pologne, Danemark, Suède, Portugal... à imposer aussi aux autocaristes et aux automobilistes) ; la redevance routière dite RPLP a été introduite en Suisse en 2000 et depuis cette date, le nombre de camions transitant à travers la Suisse a diminué de 33 % ;

- **le péage urbain** (comme à Londres, Stockholm, Milan et dans plusieurs villes de Norvège) ; les modalités possibles du péage urbain doivent faire l'objet de comparaisons approfondies et être rapidement expérimentées (mais l'article correspondant de la LOM a été retiré, FNAUT Infos 274) ;

- **la taxation du transport aérien intérieur** (taxe sur le billet d'avion ou instauration de la TICPE sur le kérosène, comme en Suède, en Allemagne, aux Pays-bas, en Suisse, et même aux Etats-Unis, au Brésil et au Japon) dès que l'avion est en concurrence frontale avec le train, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'établir des conditions de concurrence train-avion plus équitables (FNAUT Infos 266, 273).

Le retard français dans le domaine de l'innovation politique et fiscale est particulièrement criant : l'innovation ne doit pas viser le sensationnel, elle peut être « modeste » et consister à copier ce qui fonctionne bien chez nos voisins européens...

La gratuité des transports : études et débats

Bus gratuit de Dunkerque (wikipedia)

En Ile-de-France

Un comité de sept membres dont Marc Péliissier, président de la Fnaut Ile-de-France, a été chargé par la Région d'évaluer la proposition d'Anne Hidalgo, maire de Paris : instaurer la gratuité des transports.

Le comité a jugé la gratuité totale « non souhaitable » : le budget annuel des transports franciliens est proche de 10 Md€ et 28 %, soit environ 3 M€, proviennent des recettes voyageurs.

Le comité constate au contraire qu'une hausse importante des recettes sera nécessaire d'ici 2025, y compris en provenance des usagers. Il suggère un « rezonage » des prix de la carte Navigo, voire l'instauration d'une tarification « à l'usage » (les usagers paieraient en fonction des distances parcourues et/ou du moment du voyage dans la journée).

Un autre rapport, commandé par la maire de Paris, conclut dans le même sens : la gratuité n'est pas viable à Paris.

À Amiens

La maire UDI Brigitte Fouré avait promis la gratuité partielle ou totale pendant sa campagne en 2014 mais n'en parle plus. Amiens Métropole estime que le manque à gagner serait de 6 à 8 M€ par an et qu'il faut au contraire augmenter les tarifs (l'agglomération électrifie son réseau de bus à grands frais et refuse d'augmenter les impôts). La gratuité pour les seniors a été supprimée au profit de réductions indexées sur le quotient familial.

Pour Thomas Hutin, conseiller municipal écologiste, les 6 M€ de recettes annuelles sont « une goutte d'eau par rapport au budget d'investissement de 50 M€ de la Métropole ». Il propose de tester la gratuité les mercredis et samedis pour relancer l'activité commerciale du centre-ville.

A Clermont-Ferrand

La métropole a lancé une étude de la gratuité. Les usagers contribuent à 10 % du coût total des transports, soit 15 M€ sur un budget global de 142 M€ en 2017. Selon Cyril Cineux, adjoint PCF aux transports de Clermont : « on peut financer la moitié du coût de la gratuité en passant le taux du versement-transport de 1,8 % à 2 % ». François Rage, vice-président (PS) chargé des mobilités, réplique : « la tarification solidaire est déjà à moins de 4 € par mois pour les plus faibles revenus ».

A Grenoble

Les élus écologistes avaient promis, avant leur élection, la gratuité pour les 18-25 ans et les usagers les plus précaires, pour un coût évalué à 3,6 M€ (un conseiller municipal LR proposait, lui, la gratuité... au centre-ville).

La promesse écologiste n'a pu être tenue. Cependant le Conseil municipal de Grenoble vient de demander au SMTC de « poursuivre les études pour une gratuité partielle » et le SMTC a commandé une étude pour déterminer la faisabilité de la gratuité et les publics cibles. Mais le projet de PDU du SMTC ne cite pas la gratuité (le versement transport est au taux maximum). Le SMTC, en janvier 2014, a créé une zone tarifaire unique suite à l'extension du périmètre de la Métropole. Selon le comité local pro-gratuité, « il faut soustraire le transport de la sphère marchande pour en faire un service public ; il est légitime de faire payer les entreprises ».

A Dunkerque

Avant la gratuité, la part modale du bus était de 4,7 %, celle de la voiture de 66 %, le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes de 10 %.

La gratuité n'a entraîné aucune hausse des incivilités, les actes de délinquance sont moins nombreux. Selon le maire, « des seniors font des tours en bus, c'est formidable », et la gratuité ne va coûter que 4,5 M€/an, le montant de la contribution des usagers auparavant.

Cette évaluation est contestable : le vrai coût de la gratuité est le montant des recettes qui auraient été enregistrées si l'amélioration de l'offre intervenue en même temps que l'instauration de la gratuité était intervenue seule, et si les 4,5 M€ avaient été consacrés à une amélioration plus forte de l'offre.

L'amélioration de l'offre est notable : achat de 40 bus, modification du tracé de certaines lignes, mise en site propre partielle de 5 lignes.

Selon le maire, « le seul problème posé par la gratuité est son coût » : le seul non, mais il est fondamental, car le risque de paupérisation du transport public est sérieux. Le maire reconnaît que la gratuité n'est pas adaptée à toutes les villes, « le coût pouvant être largement supérieur aux bénéfices attendus ».

A Calais (100 000 habitants)

En réponse à la hausse des carburants, la maire LR Natacha Bouchart veut établir la gratuité. La perte de billetterie serait compensée par le versement transport. Selon le site Carfree, favorable à la gratuité, « certains travaux du futur transport en site propre seraient reportés ».

Plusieurs autres agglomérations françaises envisagent d'instaurer la gratuité de leurs transports urbains : c'est le cas de **Dinan** (99 000 habitants) et **Saint-Brieuc** (116 000 habitants).

A Poitiers (191 000 habitants)

Le groupe Osons Poitiers (EELV, PG) a solennellement demandé qu'une « étude de faisabilité et une consultation de la population » soient diligentées.

Cependant l'exécutif dirigé par Alain Claeys (PS) s'oppose à la gratuité.

Selon Anne Gérard, vice-présidente aux Transports de la Communauté urbaine : « les situations de Poitiers et Dunkerque sont différentes. Dunkerque a le double de notre budget et la part de la billetterie dans les recettes représentait moins de 10%. Ici, c'est 5,5 M€ sur un budget de 25 M€. La gratuité ne nous ferait économiser que 350 000 €. La gratuité reviendrait à augmenter les impôts sur les contribuables et les entreprises. Tout l'inverse de ce que veulent les Gilets jaunes ! Mieux vaut la tarification solidaire, qui permet à chacun de payer à la hauteur de ses moyens. Le coût du transport public n'est pas le frein principal au report modal. L'exigence principale des clients porte sur la qualité de service : simplicité d'usage, fréquence. Et pour développer un réseau, il faut des moyens ».

Au Luxembourg (600 000 habitants)

Les transports publics sont déjà gratuits pour les jeunes de moins de 20 ans, les étudiants de moins de 25 ans, les personnes à faible revenu ou invalides.

En 2016, plus de 100 millions de voyageurs ont emprunté les transports publics dans ce petit pays prospère.

Le Luxembourg absorbe quotidiennement 190 000 travailleurs des pays voisins, dont la moitié en provenance de France. Le problème de la circulation est un défi majeur pour le pays.

Le gouvernement de coalition du Premier ministre libéral Xavier Bettel a donc annoncé que les transports publics seront gratuits sur le territoire du Grand-Duché, les frontaliers bénéficieront de tarifs réduits. Selon le ministère de la mobilité et des travaux publics, l'écologiste François Bausch, le coût d'exploitation des transports publics est de 491 M€ par an, la vente des billets et abonnements ne rapportant que 40 M€ (8 %). La gratuité sera financée en partie par une réforme, moins avantageuse pour les automobilistes, des frais kilométriques déductibles des impôts. Selon le principal syndicat des transports, « la gratuité ne pourra compenser le manque de trains, les retards et les surcharges ».

Valérie Lacroute, députée LR de Seine-et-Marne, a déposé un amendement à la loi LOM destiné à « sanctionner le versement transport des entreprises, non pour introduire la gratuité mais pour développer les offres de transport collectif ».

Accès au transport collectif et tarification : un état des lieux

Si la majorité des automobilistes privilégie la voiture pour sa facilité d'usage et son confort malgré son coût élevé, de nombreux ménages modestes n'ont pas de voiture ou en restreignent l'usage, et accèdent difficilement au transport public.

Le mouvement des gilets jaunes a mis en relief le coût des déplacements dans les zones périurbaines et rurales. La marche et l'usage du vélo restent très peu utilisés malgré l'émergence rapide du vélo à assistance électrique (VAE). Le covoiturage et l'autopartage ne répondent qu'à une part minoritaire des besoins. La forte dépendance à la voiture, même pour les trajets courts, est liée à la dispersion de l'habitat, au zonage de l'espace (habitat, commerces, activités), à la dévitalisation des centres des villes secondaires, à la pénurie de transport public.

Des besoins insatisfaits

L'implantation des ménages modestes dans les couronnes urbaines non desservies par les réseaux urbains se renforce. Même en banlieue parisienne, des communes à forte proportion d'habitat social sont mal desservies.

Quant aux besoins de déplacement à longue distance, ils concernent aussi la population à faibles revenus (FNAUT Infos 232), qu'il s'agisse de maintenir des liens familiaux dans les familles éclatées, de rendre visite à des parents peu mobiles, de rechercher un emploi, ou de voyager (40 % des ménages ne partent pas en vacances).

Des autorités organisatrices de transports publics ont donc mis en oeuvre des tarifications solidaires, en sélectionnant les bénéficiaires de deux manières :

- les titulaires d'aides sociales (les aides au déplacement ne concernent pas toujours tous les membres du ménage) ;
- les ménages identifiés par leur quotient familial, avec parfois plusieurs niveaux d'aide en fonction du quotient.

Les tarifs urbains

Des agglomérations proposent des tarifications solidaires. Des petits et moyens réseaux s'orientent même vers la gratuité, qui répond aux besoins immédiats des usagers à faibles revenus mais pénalise à terme l'investissement (FNAUT Infos 268).

Les réseaux urbains des grandes villes misent au contraire sur une participation active des usagers au financement du réseau, l'objectif étant un taux de couverture des coûts d'exploitation de 30 à 50 % nécessaire pour pouvoir développer l'offre. Une tarification solidaire, qui remplace peu à peu la tarification par âge, est alors indispensable pour rendre le service accessible à tous.

Des municipalités aident également les mobilités actives : aménagements de voirie, abris, vélos en libre service ou en location, aides à l'achat de VAE. Des actions sont par-

fois ciblées vers des quartiers populaires (ateliers d'insertion vélo, apprentissage du vélo).

Les tarifs régionaux

Les tarifs TER favorisent les abonnés réguliers (travailleurs, scolaires), dont par ailleurs les employeurs prennent en charge la moitié du coût de l'abonnement. Les usagers qui ont des horaires irréguliers et les travailleurs indépendants sont pénalisés.

Pour les voyages occasionnels, des cartes donnent droit à des réductions. Des offres bon marché sont souvent proposées en week-end ou pour des événements, et de plus en plus conditionnées à un achat sur internet. Ces offres d'opportunité visent des publics spécifiques plus que les ménages à faibles revenus, nombreux à mal maîtriser internet. Les Régions se mobilisent aussi pour le covoiturage, mais les résultats risquent d'être limités, en particulier dans les zones peu denses.

Des pratiques hétérogènes

Les Régions ayant créé des tarifications TER solidaires proposent soit des tarifs fortement réduits, soit des trajets gratuits en nombre limité.

L'Île-de-France, la Bretagne, AURA... proposent 75% de réduction à un large panel d'usagers à faibles revenus.

L'Occitanie offre aux bénéficiaires de RSA et demandeurs d'emploi 20 trajets gratuits tous les six mois. L'Aquitaine offre aussi des trajets gratuits.

L'ex-Région Poitou-Charentes, le Centre Val de Loire et les Pays-de-la-Loire restreignent leurs aides aux usagers à la recherche d'un emploi.

La liberté tarifaire des Régions ne va pas réduire ces disparités. Le TER peut donc être très coûteux pour une famille à faible revenu. Ainsi en Région Centre, un aller/retour Bourges-Chinon (moins de 200 km) revient à 162 € pour un ménage de 3 personnes sans cartes de réduction, ce qui est la règle pour les usagers occasionnels). Les comparateurs routiers donnent un tarif AR (péage et carburant) de 60 €, moins si l'on n'emprunte pas les autoroutes.

Les régions, qui ont une compétence générale « mobilité », mais n'en ont pas spécifiquement sur la voirie, ont encore peu d'actions en faveur des modes actifs, à part la mise en place d'abris vélos dans les pôles d'échange. Plus rares encore sont celles qui cofinancent réellement d'autres actions favorisant la multimodalité : accès aux pôles transport, cofinancement du VAE...

Les trajets à longue distance

Pour les trajets à longue distance, les tarifications sociales existantes ne sont plus adaptées aux besoins. Le billet congé payé ne concerne que les salariés et date de l'époque où l'on partait une fois par an « aux grandes vacances ».

La carte famille nombreuse ne touche que les familles nombreuses, qui se raréfient, et est fournie sans distinction de revenu. Pôle Emploi délivre cependant une aide pour des cas spécifiques : concours, entretien d'embauche...

De nouvelles offres à bas coût sont apparues dans l'aérien et les transports terrestres. Mais les TGV Ouigo ne desservent que les métropoles. Les cars « Macron » évitent les villes moyennes ou petites. Et les tarifs peuvent être élevés en période de pointe. Il reste donc de nombreux cas où les déplacements longue distance sont difficiles pour les usagers à faibles revenus. Ceci a plusieurs effets : réduction des déplacements au détriment des familles et de l'économie, fraude dans les transports collectifs, report sur des modes les plus polluants. Une partie importante de la population se sent marginalisée.

Les trajets internationaux

Les déplacements pendulaires de proximité ne concernent que quelques liaisons, utilisées massivement par les travailleurs frontaliers : Genève - Haute-Savoie, Luxembourg-Lorraine...

Sur les trajets internationaux, les pré-carriers des opérateurs nationaux compliquent les trajets à bon marché : pour un trajet Lille-Bruxelles, il faut soit accepter les tarifs du Thalys, soit changer à Tournai et utiliser deux trains omnibus.

L'offre ferroviaire à bas coût reste réduite (Izy sur Paris Bruxelles, lancé pour contrer Blablacar et les cars) et n'intègre pas les correspondances.

Les systèmes Interrail ou Eurail sont orientés tourisme et permettent des trajets multiples pendant une durée limitée, plutôt que plusieurs déplacements répartis dans l'année.

Tout ceci conforte le développement des compagnies aériennes low-cost, des compagnies de car et du covoiturage.

Conclusion : les besoins de déplacement de proximité des ménages à faibles revenus ne sont pris en charge que par une partie des agglomérations et des Régions. Les besoins sociaux de déplacement à moyenne et longue distance sont mal assurés, sauf entre les grandes villes, là où les offres se sont diversifiées. Les usagers à faibles revenus doivent se contenter des modes les plus lents, de services peu fréquents et à des horaires décalés.

Dominique Romann ■

Brèves

Un homme de bon sens

Dans son rapport publié le 14 janvier 2019, « Dématérialisation et inégalités d'accès aux services publics », le défenseur des droits Jacques Toubon tire le signal d'alarme sur la dématérialisation à marche forcée des services publics qui laisse sur le bord de chemin un grand nombre d'usagers : 20 % des Français n'ont pas accès à internet, et 33 % qui y ont accès éprouvent de grandes difficultés à l'utiliser.

Il condamne le tout ou rien en matière de numérique obligé. Son analyse rejoint celle de la FNAUT dans le secteur des transports collectifs.

« La dématérialisation peut améliorer l'accès de chacun à ses droits. Mais elle ne doit pas se résumer à pallier la disparition des services publics sur certains territoires et à privilégier une approche budgétaire et comptable. Il faut tenir compte des difficultés bien réelles d'une partie de la population et des besoins spécifiques de certaines catégories d'usagers.

L'évolution actuelle aboutit à une déresponsabilisation des pouvoirs publics, elle renvoie notamment à la sphère associative la prise en charge de l'accompagnement des usagers, ou mise sur le secteur privé pour compenser les défaillances du service public ».

Le Défenseur des droits fait des préconisations, notamment :

- conserver toujours plusieurs modalités d'accès aux services publics, donc inscrire dans la loi qu'aucune démarche ne puisse être accessible « uniquement » par voie dématérialisée ;

- mieux former les agents publics à la détection des publics en difficulté.

Une dose de convivialité ?

On se souvient qu'à la demande d'élus bourguignons et rhônalpins très attentifs aux difficultés rencontrées par les voyageurs, la gare de Paris-Bercy a été rebaptisée, en 2016, gare de Bercy-Bourgogne-Pays d'Auvergne. Les voyageurs, eux, auraient préféré qu'on se préoccupe des retards des trains, ou qu'on accélère la modernisation des lignes Clermont-Béziers/Nîmes.

Autre décision de la plus haute importance pour les usagers du TER : Jean Rottner, président de la Région Grand-Est, a obtenu de la SNCF que des annonces en dialecte alsacien soient diffusées par les contrôleurs dans les TER afin d'encourager le bilinguisme « tout en injectant une dose de convivialité ».

Que les fiches horaires des TER de la vallée de la Marne aient été diffusées en temps utile aurait sans doute apporté davantage de convivialité aux usagers...

A quand des annonces en franco-provençal dans les TER rhôdaniens pour faire oublier les retards ?

Gratuité

La gratuité des transports peut revêtir des formes variées. A Alençon, Arcachon et Arras, des navettes sont gratuites dans le centre, le reste du réseau est payant. A Quimper, la gratuité n'a été instaurée que les samedis et dimanches. A Compiègne, le réseau est gratuit sauf le dimanche et les jours fériés. A Carhaix et Libourne, la gratuité n'a été introduite que sur une partie du territoire urbain. A Béziers et Rodez, les élus ont préféré une tarification très basse. A Manosque et Bar-le-Duc, la gratuité a été abandonnée.

Gratuité ?

Un réseau saturé à Paris, c'est ce qui se produirait, selon un rapport commandé par la région Île-de-France à un comité d'experts. « La gratuité, idée évidemment attractive, n'est pas en mesure de répondre aux défis qui se posent dans les transports publics, elle est même de nature à les aggraver.

La fréquentation des transports publics augmenterait de 6 à 10%, au détriment de la marche et du vélo, ce qui n'est évidemment pas le but recherché », explique Jacques Rapoport, le président du comité. Quant à l'impact écologique de la gratuité, il serait très limité : la circulation parisienne ne baisserait que de 2%, avec un effet minime sur la qualité de l'air.

Trottinettes et autres EDP

La multiplication en ville des EDP (engins de déplacement personnels : skate, patin à roulettes, overboard, gyropode, segway...) finit par poser un vrai problème de sécurité aux nombreux autres usagers de l'espace public urbain : piétons jeunes ou âgés, cyclistes, personnes mal-voyantes, non-voyantes ou à mobilité réduite.

Pour nos associations (FNAUT, FUB, 60 Millions de Piétons, Rue de l'Avenir), il est urgent que la place de tous ces engins soit clarifiée :

- le trottoir doit être sanctuarisé, c'est le domaine réservé aux piétons et aux personnes handicapées se déplaçant en fauteuil roulant ; il doit être désencombré (terrasses de commerces, poteaux de signalisation automobile...);

- les pistes cyclables sont faites pour les cyclistes ; pour que d'autres engins y soient autorisés, il faut que des conditions strictes soient remplies (vitesse maximale comprise inférieures à 25 km/h, de bons freins, un bon éclairage) ; tous les autres engins personnels doivent être totalement proscrits ;

- les engins personnels en location (trottinettes, gyropodes...) doivent être déposés dans des endroits précis, définis par la ville et ne gênant pas le passage des piétons ; la dépose en free floating ne doit pas être possible.

Chroniques du Lyon-Turin

- Au cours de son examen du projet de loi LOM, **le Sénat**, à l'initiative de Michel Savin, sénateur LR de l'Isère, a réintroduit dans les priorités d'investissements la réalisation des voies d'accès depuis Lyon au tunnel interfrontalier de la liaison Lyon-Turin : le projet combine « transition énergétique, mobilité du quotidien et développement du fret ferroviaire ».

- A l'occasion d'une nouvelle manifestation de soutien au Lyon-Turin, menacé par le mouvement italien 5*, **20 000 personnes** ont défilé le 6 avril dans les rues de Turin. Leur slogan : le Lyon-Turin fait rimer cohésion européenne, développement économique et lutte contre le réchauffement climatique.

- **Les appels d'offres** pour la poursuite du tunnel de base ont été lancés avec l'accord de la France et de l'Italie, mais il faudra attendre encore six mois pour qu'une décision définitive soit prise par les deux gouvernements.

- **Jean-Claude Juncker**, président de la Commission Européenne, a rappelé que la part modale du rail dans le transport du fret entre la France et l'Italie était inférieure à 9 % alors qu'elle pourrait passer à 40 % une fois la nouvelle liaison mise en place.

- **Eurostat**, direction de la Commission européenne chargée de l'information statistique à l'échelle communautaire, prévoit une hausse de 182 % du volume du fret transporté en Europe : il est donc essentiel que cette hausse puisse être absorbée par le rail.

- Le Lyon-Turin pourrait capter à la fois des flux nord-sud et est-ouest. Il pourrait donc bénéficier du développement progressif de la « **nouvelle route de la soie** » lancée en 2013 par la Chine (le transport terrestre du fret dure 15 jours au lieu de 45 par la mer).

- **La Commission nationale du débat public (CNDP)** vient d'organiser un débat sur les aménagements souhaitables du nœud ferroviaire lyonnais, de plus en plus saturé. Les liaisons voyageurs entre Lyon et les agglomérations du sillon alpin (Grenoble, Chambéry, Aix, Annecy) et le transport du fret entre la France et l'Italie sont directement concernés.

- **La ministre des Transports** s'est à nouveau engagée en faveur du Lyon-Turin conçu comme un tout cohérent : elle a confirmé clairement la nécessité d'aménager des voies d'accès performantes au tunnel de base (le Comité d'Orientation des Infrastructures présidé par Philippe Duron préconisait stupidement de ne s'en préoccuper qu'à partir de 2038...). Un comité de pilotage est mis en place sous l'autorité du préfet de la Région AuRA.

Colloque : les déplacements dans les villes moyennes

Colloque organisé par la FNAUT avec le soutien de l'association Villes de France

le jeudi 10 octobre 2019 - Salle Victor Hugo, 101 rue de l'Université, Paris 7^e.

Quel est le rôle souhaitable de chaque mode de transport dans les villes moyennes ? Quel est l'impact de la politique d'urbanisme sur les déplacements ? Alors que l'organisation des déplacements s'est améliorée ces dernières années dans les grandes villes françaises, la circulation automobile s'est renforcée dans les villes moyennes. Au cours de ce colloque, les raisons de ces évolutions contrastées seront analysées, le matin par des experts, l'après-midi lors de deux tables-rondes réunissant des élus, des journalistes et des représentants de la FNAUT.

Programme

- 9h30 **Ouverture du colloque**
Benoît Simian, député de la Gironde, président d'Avenir-Transport
Bruno Gazeau, président de la FNAUT
Caroline Cayeux, présidente de l'association Villes de France
- 10h **La géographie des villes moyennes**
Exposé de Francis Beaucire, géographe
- 10h20 **Panorama de la mobilité dans les villes moyennes**
Exposé de Stéphane Chanut, chef du département Déplacements durables, CEREMA
- 10h 50 **Parts des différents modes de déplacement dans les villes moyennes**
Présentation des bonnes pratiques
Exposé de Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC
- 11h20 Débat avec la salle
- 12h *Déjeuner libre*
- 14h **Table ronde n°1 : Les déplacements dans les villes moyennes**
Animé par Benoît Lasserre, journaliste
Participants : Jean-François Debat, maire de Bourg-en-Bresse*
Jean-Pierre Farandou, président de Keolis
Olivier Gacquerre, maire de Béthune*
Anne-Marie Ghémard, vice-présidente de la FNAUT
Olivier Razemon, journaliste
- 15h15 **Table ronde n°2 : L'accès aux villes moyennes par train et autocar**
Animé par Pierre Zembri, professeur à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée
Participants : Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV
François Commeinhes, maire de Sète*
Frank Lacroix, directeur général TER, SNCF Mobilités
Christiane Dupart, vice-présidente de la FNAUT
David Valence, vice-président de la Région Grand-Est, maire de Saint-Dié*
- 16h30 **Clôture du colloque**
Elisabeth Borne, ministre des Transports

* sous réserve de confirmation

Ouverture des inscriptions le 1^{er} août sur le site : [http : colloque.fnaut.fr](http://colloque.fnaut.fr)

Inscription gratuite dans la limite des places disponibles

Pour tout renseignement, adressez un mail à fabrice.michel@fnaut.fr

Auto-Train : régression et fin

Créés en 1957, les Trains Auto-Couchettes (TAC) transportaient les voitures comme des bagages accompagnés sur des wagons porte-autos accrochés aux trains de nuit : le client prenait le même train que sa voiture.

Depuis 2001, le service Auto-train consiste à transporter des voitures et des motos par convois de fret spécifiques vers des terminaux que les propriétaires des véhicules rejoignent par train ou tout autre moyen.

Très apprécié des retraités (plus de 60 % des usagers), ce service réduit la pollution et l'usure du véhicule, épargne la fatigue des passagers, évite des frais d'hôtel (les retraités coupent souvent un voyage en voiture par une étape), désengorge les routes et supprime tout risque d'accident de la route.

Le service a connu son apogée au milieu des années 1980 avec 350 000 véhicules transportés puis a été concurrencé par les autoroutes. En 1981, on comptait 32 terminaux répartis dans toute la France avec 52 liaisons en France et 31 destinations vers l'étranger. En 2000, il ne restait que 23 terminaux. Les destinations vers l'étranger ont été progressivement supprimées.

En 2003, pour stopper la dégradation et intervenir auprès de la SNCF qui, dans une attitude malthusienne, fermait l'une après l'autre les destinations « déficitaires », l'Association des Usagers du Transport Auto-Train (AUTAUT) a été créée. Mais la chute du service s'est poursuivie : suppression des liaisons province/province en 2011 puis des liaisons internationales restantes en 2015, réduction des fréquences des dessertes et des plages horaires pour la dépose et la reprise des véhicules et, fin 2017, fermeture des dessertes du Sud-ouest (Bordeaux, Biarritz, Brive et Toulouse), de Briançon, Lyon et Narbonne.

En 2018, le nombre de véhicules transportés a été inférieur à 40 000 ; le déficit, égal au chiffre d'affaires, a été de 6 M€ pour un taux de remplissage de 68 %. Ne subsistent en été 2019 que 5 relations sur 12, entre Paris-Bercy et Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus et Nice.

De surcroît, la SNCF, au mépris total de la préservation de l'environnement et

de la sécurité routière, propose désormais différents services de transport d'automobiles par la route, soit par conduite du véhicule par un chauffeur amateur ou professionnel, soit par camion, à des coûts astronomiques et avec des délais déraisonnables allant de plusieurs jours à plusieurs semaines...

Finalement, clap de fin pour le service auto/train : la SNCF vient de décider de supprimer totalement ce service à partir de décembre 2019.

Bernard Courtois,
président d'honneur de l'AUTAUT ■

Bien dit

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT : « La SNCF va supprimer un service qui apportait du confort et de la sécurité à ses clients. Encore une fois, elle prend le problème à l'envers : au lieu d'améliorer sa rentabilité globale, elle supprime ce qui n'est pas rentable, comme elle l'a déjà fait en supprimant les trains de nuit ou les lignes transversales. Elle veut maintenant supprimer la ligne de fret Perpignan-Rungis. Demain, que supprimera-t-elle ? Tous les Intercités ? Une partie des TGV ? ».

Fabien Villedieu, porte-parole du syndicat SUD-Rail : « tout a été fait pour tuer l'Auto-Train ; en plein débat sur la transition écologique, la suppression de ce service est un non-sens ».

Langage moderne

Ne dites plus « gare SNCF » mais, comme Gares et Connexions, gestionnaire des gares, « City Booster ». OK ?

Ne dites plus BHNS, bus à haut niveau de service, ou BRT, bus rapid transit, mais BGV, bus à grande vitesse.

Nouveau nom

La Métropole Européenne de Lille a décidé de faire 17 M€ d'économies par an en réduisant l'offre de son réseau (- 8 %)... Mais que l'utilisateur ne s'inquiète pas, l'exploitant change de nom : Transpole devient Ilévia pour « provoquer une rupture de comportement, et incarner une nouvelle ère de mobilité ».

Karine Vidonne, Didier Angheben et Franck Perriard, moniteurs d'auto-écoles, viennent de publier « Les petites âneries du permis de conduire » aux éditions François Bourin. En voici un échantillon.

- En marche arrière, quand on tourne le volant, ce sont bien les roues arrière qui tournent, non ?

- pour se garer, on est obligé de choisir une place où il n'y a personne ?

- face à un mur, je mets la marche avant ou la marche arrière ?

- est-ce qu'on peut dépasser lorsqu'on est à l'arrêt ?

- le moniteur : pourquoi tu roules à 40 ? ; l'élève : c'est limité à 30 ;

- pour freiner, je suis obligé d'arrêter d'accélérer ?

- le moniteur : dans quelles conditions doit-on contrôler la pression des pneus ? l'élève : à l'arrêt ;

- le moniteur : pourquoi mets-tu la cinquième ? L'élève : il y a marqué « 90 » derrière le camion qui est devant ;

- l'élève au moniteur : j'ai oublié mes lunettes, mais ne vous inquiétez pas, je viens de boire un café ;

- le moniteur demande à un nouvel élève s'il sait démarrer une voiture ; l'élève a besoin d'une précision importante : avec ou sans la clé ?

- une élève, pour démarrer, engage la deuxième à la place de la première ; le moniteur s'en étonne ; l'élève : c'est pour gagner du temps !

- le frein, ça fonctionne aussi en marche arrière ?

- c'est fou, si je me retourne complètement, je vois la même chose que dans mon rétroviseur, c'est bien pensé quand même !

- le moniteur rappelle à l'élève qu'il doit laisser traverser les piétons ; l'élève : je dois m'arrêter à chaque fois ?

- lors d'une conduite de nuit, le moniteur se fâche : mais enfin, regarde dans ton rétro ! l'élève : pour quoi faire ? on n'y voit rien de toute façon !

- l'élève : je veux bien me retourner pour regarder derrière quand je recule mais je vois plus ce qui se passe devant. Faudrait un rétroviseur à l'arrière pour voir devant quand on recule !

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°275 - ISSN : 0983-172 X
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

Abonnement papier 1 an (10 numéros) : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : <https://www.fnaut.fr>

Un maillage fragilisé

Dès 2004 (FNAUT Infos 125), la FNAUT a dénoncé la dégradation déjà bien visible des infrastructures ferroviaires (des ralentissements de trains étaient déjà nécessaires sur 1 000 km de lignes pour garantir la sécurité des circulations) et la réduction des crédits, déjà notoirement insuffisants, consacrés à leur régénération : « dégradation des performances, désaffection de la clientèle, utilité sociale moindre pour un coût plus élevé : un processus de contraction du réseau ferré se met insidieusement en place ».

La FNAUT avait vu juste. Aujourd'hui, des ralentissements sont observés sur plus de 5 000 km de lignes, et de nombreuses lignes régionales et même inter-régionales, mal exploitées, ont disparu ou sont menacées...

Les responsables politiques étaient pourtant avertis depuis longtemps. Loïk Le Floch-Prigent, éphémère mais vigoureux président de la SNCF de décembre 1995 à juillet 1996, déclarait en effet : « le train est un outil essentiel et nous avons la chance d'avoir conservé un réseau très maillé. Il va falloir apprendre, non à vouloir « fermer » les lignes, mais à les valoriser en multipliant les cadences et en diminuant les prix pour les clients, c'est cela le monde moderne vers lequel nous allons, celui du développement durable. Dans l'avenir, c'est le train qui globalement sera le mode de transport le moins coûteux pour la collectivité, encore faut-il que celle-ci accepte d'investir comme l'ont fait nos voisins ».

Cette excellente leçon de politique ferroviaire est malheureusement toujours incomprise ou refusée. Il suffit de lire les rapports Duron et Spinetta pour le constater. Mais il est encore temps de réagir et de suivre l'exemple de nos voisins européens (FNAUT Infos 267).

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Sommaire

Dossier : maillage du réseau ferré français

L'évolution du réseau	2
Pourquoi et comment remailler le réseau ferré	3
Maillage du réseau ferré classique	4
Maillage du réseau des LGV	5
Maillage des LGV et du réseau classique	6
La FNAUT trop ferroviaire ?	7
Petites lignes	9-10
Actualités	11-12

Pourquoi et comment remailler le réseau ferré français



Un réseau ferré mieux maillé est indispensable si l'on veut fiabiliser les services ferroviaires, éviter aux voyageurs de longs détours, stimuler le trafic de fret et mettre en œuvre un aménagement du territoire rationnel et équitable. Dans une étude réalisée pour SNCF Réseau, la FNAUT a montré comment renforcer le maillage du réseau ferré classique, celui du réseau à grande vitesse et les connexions entre les deux réseaux. Nos propositions visent à redonner de la souplesse et de l'attrait au rail. Elles sont ambitieuses et éloignées des orientations malthusiennes actuelles, mais la fiscalité environnementale permettrait de les financer : c'est d'abord une question de volonté politique. >

Une vision archaïque du rail

Bien connu pour sa phobie du rail, l'universitaire Rémy Prud'homme affirme (Les Echos du 29 mars 2018) : « ça n'est pas la SNCF le problème, c'est le rail. La stratégie engagée consiste à investir davantage sur le réseau : on est là en pleine absurdité. Cette stratégie repose sur l'idée que le rail est un secteur d'avenir et que la SNCF est une entreprise du passé : c'est le contraire qui est vrai. La SNCF est un bouc émissaire commode, le rail n'est plus - et ne redeviendra pas - le mode transport dominant et le facteur de progrès qu'il a été. Le problème consiste à gérer son déclin, pas à essayer de l'empêcher. Restent au rail quelques domaines de pertinence importants mais limités ».

M. Prud'homme termine sa tribune par sa diatribe rituelle contre la liaison Lyon-Turin, un projet « inutile qui coûtera près de 30 milliards » (ce seul chiffre montre qu'il ne connaît pas le dossier - voir FNAUT Infos 263 - et qu'il ignore tout des réalités ferroviaires).

M. Prud'homme sait-il que, si le rail se porte mal en France (et la SNCF en partage la responsabilité avec un Etat qui n'a jamais eu de stratégie dans le secteur des transports), il se porte au contraire fort bien chez nos voisins européens ? Sait-il que le fret ferroviaire s'est développé en Allemagne alors qu'il pérorait en France ? Que les « petites lignes » sont très fréquentées en Suisse, en Allemagne, en Italie ? Que la clientèle du train a doublé en Grande-Bretagne depuis 20 ans ? Que les trains de nuit abandonnés par la DB sont exploités avec succès par les ÖBB ?

Service public, desserte des territoires, environnement : ces mots ne veulent rien dire pour M. Prud'homme. Comme M. Spinetta, il considère que le train est un mode de transport du passé. Qu'il voyage un peu en Europe... ou en France : il apprendrait que le volume de la clientèle du TGV Paris-Toulouse a doublé depuis l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux en juillet 2017.

Jean Sivardière ■

L'évolution du réseau ferré français

Conséquences de la contraction du réseau classique

Un réseau ferré très dense s'est développé rapidement au cours du 19^e siècle et au début du 20^e pour atteindre son extension maximale entre 1910 et 1930.



Le réseau ferré comptait 3 000 km en 1852, 17 440 km en 1870, 42 600 km en 1932 (55 000 km avec les lignes d'intérêt local).

Le Blanc et La Châtre (Indre), petites villes de 5 à 7 000 habitants à l'époque, étaient alors au centre d'étoiles ferroviaires à 5 branches !

La loi Legrand (1842)

Première loi ferroviaire française, la loi Legrand du 11 juin 1842 définissait un réseau radial (l'étoile de Legrand à 7 branches) mais aussi deux transversales (Bordeaux-Marseille et Strasbourg-Lyon). Jusque vers 1860, le réseau est étoilé. Les villes voisines de Brest et Quimper sont reliées à Paris bien avant de l'être entre elles.

Mais les premières lignes transversales apparaissent vite : Caen-Tours, Clermont-Lyon, Lille-Thionville et la transversale sud Bordeaux-Marseille. Dès 1870, l'étoile de Legrand n'est plus visible sur le plan du réseau.

Le plan Freycinet (1879-1880)

Puis le plan Freycinet a constitué un programme d'aménagement ferroviaire du territoire (1879 : lignes principales et régionales ; 1880 : lignes locales).

Ce plan a été critiqué par la suite pour son surdimensionnement, mais il répondait aux besoins d'une époque où le monde rural était très peuplé et les activités industrielles très dispersées sur le territoire (mines, métallurgie), et où ni l'automobile, ni l'autocar ni le camion n'existaient.

Le rail était alors le seul mode de transport offrant à la fois la vitesse, le confort, la sécurité et une forte capacité.

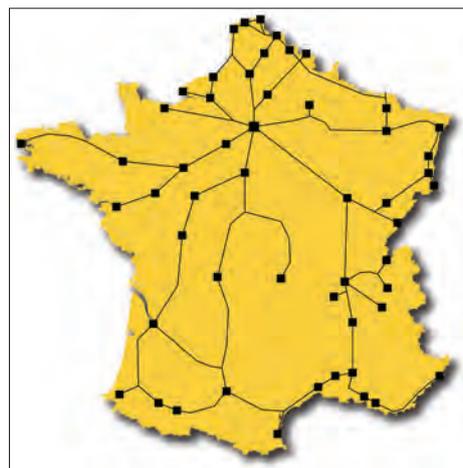
Une contraction rapide

Les lignes les plus déficitaires ont rapidement disparu dès 1920, à la suite de l'exode rural, des déficiences des exploitants (politique commerciale peu agressive, coûts d'exploitation élevés) et de la concurrence vigoureuse, soutenue par l'Etat et les collectivités, de l'automobile, de

l'autocar (les premières lignes d'autocar ont été lancées par les compagnies ferroviaires...) et du camion. Puis l'élagage se poursuit. De 43 000 km de lignes en 1938 (création de la SNCF), le réseau passe à 34 600 km en 1982. L'élagage s'est ensuite ralenti : de 1982 à 2010, 2 000 km de lignes environ ont été fermés au trafic voyageurs, mais le rythme des fermetures s'est à nouveau accéléré récemment.

L'hypothèse d'un réseau noyau

En mai 1970, le ministère des Transports publie une « étude d'un réseau ferroviaire simplifié » basé sur l'hypothèse d'une concentration de l'activité ferroviaire sur un réseau noyau voyageurs. Conclusion : « le réseau optimum rentable pour le trafic rapide et express pourrait être compris entre 15 000 et 18 000 km ». Cette idée d'un réseau noyau se retrouve dans le rapport Guillaumat (1978). Carte ci-dessous.



Réouvertures et raccordements

Inversement, depuis 1981, environ 2 800 km de LGV ont été construits.

De nombreuses grandes lignes (Alpes, Bretagne...) ont été électrifiées, en particulier pour permettre une extension de l'effet TGV.

Diverses lignes classiques ont été rouvertes au trafic voyageurs, à l'initiative de l'Etat (Nice-Coni, 4 lignes régionales en 1982), de Régions (Bréauté-Fécamp), d'associations (Cannes-Grasse, Nantes-Pornic/Saint-Gilles-Croix-de-Vie), de la Suisse (La Cluse-Bellegarde, Belfort-Delle) ou de chargeurs (Serqueux-Gisors).

Des shunts de gares secondaires ont également été créés à Jussy, Culoz (1979), Commequiers (1982), Saint-Germain-des-Fossés (2006), Perrigny (2011), Mulhouse (2012), Courbessac (2013)... pour éviter des rebroussements.

Signalons aussi des raccordements entre LGV et lignes classiques (Avignon, 2013 ; Valence TGV, 2014) et même entre LGV (la virgule de Sablé, une idée originale de la FNAUT Pays de la Loire).

Les conséquences sont très néfastes pour l'aménagement du territoire.

- Plus de 50 agglomérations de plus de 10 000 habitants (situées hors périphérie d'une métropole) ne sont plus reliées au réseau ferré, certaines d'entre elles regroupant plus de 30 000 habitants (Draguignan).

- Des gares auparavant au centre d'étoiles ferroviaires étoffées (Troyes, Arles) sont devenues de simples gares de passage ; Montluçon, centre d'une aire urbaine de 80 000 habitants, est même devenu un quasi-cul-de-sac.

- Des relations directes entre grandes villes voisines sont devenues impossibles (Nantes - Poitiers, Rennes - Saint-Nazaire, Nantes - Niort, Le Mans - Orléans, Orléans - Chartres, Lorient - Saint-Brieuc, Chartres - Rouen, Châlons - Troyes, Troyes - Auxerre, Auxerre - Nevers, Tours - Châteauroux, Poitiers - Châteauroux, Châteauroux - Montluçon, Périgueux - Angoulême...).

- De grandes relations transversales ont disparu : Toulouse-Lyon qui desservait 5 préfectures (Albi, Rodez, Mende, Le Puy, Saint-Etienne), Grenoble-Nice par Veynes et Digne, Aurillac-Bordeaux, Calais-Bâle, ... D'autres relations interrégionales (Montluçon-Ussel, Clermont-Limoges/Ussel, Clermont - Saint-Etienne) ont disparu récemment.

- Alors que la création de l'Union européenne devait faciliter les échanges avec nos voisins, bien des relations transfrontalières ont disparu avec la Belgique, l'Allemagne, la Suisse (ligne du sud Léman) et l'Espagne (Pau-Canfranc). La réouverture de la ligne Belfort-Delle est une exception, mais c'est un ratage (FNAUT Infos 275)...

- Des « déserts ferroviaires » sont apparus : la Bretagne intérieure, la Normandie, le Sud-Ouest, les Alpes du sud. En 1973, l'Ardèche est devenue le seul département français privé de train (l'année du premier choc pétrolier ...). Depuis 2008, le vaste territoire compris entre le Rhône, la ligne Paris-Toulouse, Clermont-Ferrand et la transversale sud n'est relié à Paris que par un seul train direct (Paris-Rodez de nuit).

- A ces évolutions, il faut ajouter le démaillage lié à l'apparition d'un réseau de LGV très mal connecté au réseau classique, avec la création de gares implantées en périphéries urbaines ou même en rase campagne.

- La contraction du réseau a entraîné un report sur la route du transport du fret, y compris pondéreux et matières dangereuses. Des centrales nucléaires et La Hague ne sont pas reliées au réseau ferré bien qu'elles aient à évacuer des déchets radioactifs.

Comment remailler ?

Le maillage du réseau peut être fortement amélioré par des mesures d'exploitation (remaillage « temporel »). Mais des investissements resteront nécessaires (remaillage « spatial »).

L'exploitation du réseau

La gestion des correspondances, parfois aberrante (FNAUT Infos 249, 254), est le point clé. On peut réduire les temps d'attente en augmentant la fréquence des trains. Les Régions peuvent supprimer les coupures apparues entre réseaux régionaux voisins, un effet pervers de la régionalisation du TER.

On peut aussi créer de nouvelles correspondances en « croisant » des relations, par exemple Troyes-Belfort et Reims-Dijon à Chaumont, afin d'améliorer la fréquentation des « bouts de lignes » les moins fréquentés.

On peut enfin supprimer des correspondances en créant des liaisons directes à long parcours (voir le Thello Marseille-Milan), en mettant bout à bout deux relations existantes sans surcoût d'exploitation ou en faisant circuler des trains multitranches.

L'investissement

Il ne s'agit pas, bien sûr, de revenir au réseau Freycinet, adapté à un passé révolu, mais d'adapter le réseau actuel aux évolutions de la démographie et aux nouvelles exigences des utilisateurs du rail, et de contribuer à un réaménagement du territoire.

Deux types d'opérations susceptibles de corriger la contraction du réseau ferré doivent être étudiés :

- rétablir des dessertes régionales, essentiellement en milieu périurbain, et des lignes capillaires fret en antenne afin de mieux couvrir le territoire ;
- établir ou rétablir des continuités sur des itinéraires ferroviaires à plus longue distance, il s'agit alors d'un véritable remaillage du réseau.

La première action à lancer, afin d'éviter une fuite de la clientèle, consiste à faire disparaître les multiples zones de ralentissement des trains en régénérant et en modernisant les voies, les ouvrages d'art, la signalisation.

Il faut sauvegarder les lignes menacées de disparition, même s'il s'agit de lignes dites « secondaires ». Mais des opérations de plus grande envergure peuvent être nécessaires :

- l'électrification de certaines lignes, en particulier pour le trafic de fret ;
- la construction de raccordements permettant de fiabiliser l'exploitation, d'éviter des rebroussements, ou de créer des correspondances TGV-TER ;
- la réouverture de lignes (et d'abord la préservation de leurs emprises) ;
- la construction de lignes nouvelles.

Pourquoi remailler le réseau ferré



Gare du Tréport (MD)

Un réseau surdimensionné ?

Sur environ 31 000 km de lignes aujourd'hui (16 000 km sont électrifiés), le réseau compte 22 000 km de lignes voyageurs (dont 2 800 km de LGV en 2017, 15 000 km de lignes classiques principales et 4 000 km de lignes dédiées au TER), et 9 000 km de lignes dédiées au fret.

Selon une idée à la mode, dont la Cour des comptes a fait un leitmotiv, le réseau actuel serait trop dense : 5,5 km de lignes pour 100 km² de territoire en moyenne, ou 460 km par million d'habitants. Mais en Allemagne, ces ratios sont respectivement de 12 km et 512 km et, en Suisse, de 12 km et 625 km : ces deux pays entretiennent-ils par plaisir des réseaux surdimensionnés, ou ont-ils adapté ces réseaux aux besoins de la collectivité ? Une comparaison plus fine devrait d'ailleurs exclure l'Île-de-France, sans équivalent à l'étranger sauf la région londonienne.

Remailler face à la route

Le réseau routier est bidimensionnel et densément maillé. L'automobiliste et le camionneur passent aisément d'une route communale à une départementale ou nationale, ou à une autoroute. À l'inverse, le rail est handicapé par son caractère unidimensionnel, son réseau bien moins étoffé, la nécessité de massifier le trafic et l'absence de vision d'ensemble (TER, TET, TGV) de la SNCF. Il ne possède pas la souplesse nécessaire pour rivaliser efficacement avec la route, qui est son principal concurrent. Un meilleur maillage du réseau peut lui redonner de la compétitivité. Il répond à trois objectifs, technique, commercial et politique : fiabiliser l'exploitation, faciliter le transport des voyageurs et du fret (créer des lignes dédiées au fret suivant le plan Borloo), réaménager le territoire.

Fiabiliser l'exploitation

En cas de difficultés graves (incidents techniques, actes de malveillance, suicides) exigeant une longue immobilisation des trains, ou en cas de travaux importants nécessitant la fermeture provisoire de certaines lignes, les perturbations du trafic sont trop lentement résorbées, la SNCF ne dispose plus des itinéraires alternatifs qui existaient autrefois. Or les travaux de maintenance et les incidents feront sans doute de plus en plus partie de

l'exploitation ferroviaire, compte-tenu de la vétusté et de l'utilisation intensive du réseau principal. Les voyageurs en subissent les conséquences : report peu apprécié sur l'auto-car ou suppression du service. Les chargeurs sont pénalisés eux aussi.

Faciliter l'usage du train

Le voyageur veut disposer d'itinéraires radiaux et transversaux assez directs entre gare de départ et gare de destination afin de minimiser les temps de parcours et la dépense, réduire le nombre des ruptures de charge et les pertes de temps qu'elles impliquent, voire pouvoir choisir entre des itinéraires différents.

Or la disparition d'itinéraires directs entre grandes villes voisines le contraint à accepter des détours longs (parfois de plusieurs dizaines de km) et coûteux, et des correspondances toujours pénibles. Le train classique doit au contraire relier deux grandes villes par plusieurs itinéraires afin d'assurer une bonne desserte des villes intermédiaires.

Quant aux chargeurs, demandeurs de vitesse et surtout de fiabilité car les usines et les commerces doivent être alimentés en continu, ils sont pénalisés par le maillage insuffisant du réseau actuel qui le rend plus vulnérable aux perturbations : manque de robustesse des horaires, conflits entre trains de fret et trains de voyageurs, détours imposés et encombrement de lignes ou nœuds déjà très chargés et soumis à des péages élevés, lacunes dans l'électrification ou le gabarit du réseau, augmentation des coûts.

Aménager le territoire en créant de nouveaux itinéraires

L'implantation de gares sur les LGV sans connexion avec les transports de proximité, la fragmentation de grands itinéraires transversaux, la disparition de lignes transfrontalières et la formation de vastes déserts ferroviaires ont créé des discontinuités dans les itinéraires souhaités par les voyageurs et chargeurs.

Or les voyageurs souhaitent pouvoir se déplacer librement, donc utiliser un véritable réseau, intermodal et bien maillé, et non un ensemble de lignes mal reliées entre elles. Un remaillage du réseau permettrait en particulier de créer de nouveaux itinéraires ferroviaires.

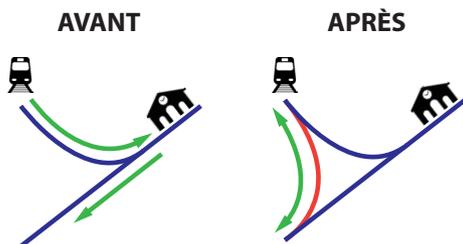
Le maillage du réseau classique

Nous supposons que le réseau classique a été remis en bon état - c'est la priorité évidente - et nous présentons diverses possibilités de maillage - électrifications, raccordements et shunts, réouvertures et création de lignes.

Electrifications

Les électrifications sont surtout utiles au trafic de fret. L'électrification de la ligne 4 entre Paris et Troyes ne créera aucun maillage nouveau, mais celle de la grande rocade parisienne Amiens-Reims-Châlons offrirait au port du Havre un débouché vers l'est et le sud-est qui élargirait son hinterland et éviterait un passage du fret par Paris.

Suppression de rebroussements



Si, au-delà d'une gare peu importante, une ligne présente une bifurcation, un raccordement en triangle entre les deux branches de cette bifurcation permet à un train Intercités utilisant successivement ces deux branches d'éviter un rebroussement et peut apporter un gain de temps notable.

De nombreuses suppressions de rebroussements sont encore possibles : à Annemasse pour accélérer les TGV Paris - Saint-Gervais (shunt d'Etrembières) et les TER Genève-Annecy (shunt d'Ambilly) ; à La Roche-sur-Foron sur l'itinéraire Annecy - Saint-Gervais ; à Gannat et Saint-Sulpice-Laurière sur Lyon-Bordeaux ; ou encore à Savenay sur Rennes - Saint-Nazaire.

Shunts longs

On peut aussi envisager des shunts plus longs destinés à éviter des détours de lignes sinueuses. Il a été imaginé, par exemple, de supprimer le détour par Voiron de la ligne Grenoble-Lyon grâce à un shunt entre Moirans et Rives afin d'accélérer les relations directes Grenoble-Lyon et Grenoble-Paris.



Réouvertures et nouveaux itinéraires

Le réseau ferré classique est encore structuré en « étoile de Legrand », car les lignes radiales sont les mieux équipées et donc les plus circulées. Un point essentiel à un réaménagement du territoire est donc la relance des relations transversales.

Des réouvertures de courtes sections permettent de rétablir de grands itinéraires interrégionaux disparus récemment. Ainsi la réouverture de la section Volvic-Ussel rétablirait la liaison transversale sud Clermont-Ferrand - Brive-Bordeaux/Limoges.

La réouverture de la ligne Digne - Saint-Auban (22 km) rétablirait une liaison ferrée Alpazur entre Grenoble et Nice par correspondance entre des trains Grenoble-Digne à créer et CP à Saint-Auban, sans passage Valence.

Il est intéressant d'imaginer de nouveaux itinéraires ferroviaires, de même que les opérateurs routiers ont su imaginer de nouvelles liaisons par autocar.

La réouverture de la ligne Rives - Saint-Rambert d'Albon permettrait de créer des relations directes Grenoble-Vienne - Saint-Etienne évitant Lyon.

Des réouvertures-reconstructions plus ambitieuses peuvent recréer de grands itinéraires tels que Nantes-Poitiers (pour éviter un long détour par Tours) ou une grande ceinture du bassin parisien passant par Rouen, Chartres, Orléans, Auxerre, Troyes, Châlons, Reims, Amiens qui permettrait de décharger la grande ceinture de Paris et de faciliter le passage de l'autoroute ferroviaire atlantique.

La réouverture de la ligne Evian - Saint-Gingolph au trafic voyageurs offrirait la possibilité d'une liaison nouvelle entre Genève et le Valais suisse par la rive sud du lac Léman.

Les réouvertures d'autres liaisons internationales ont leur pertinence : Valenciennes-Mons, Givet-Dinant, Pau-Canfranc-(Saragosse) (seuls les 35 km entre Bedous et Canfranc sont fermés).

Deux opérations modèles

La petite ceinture parisienne



La réouverture de la petite ceinture parisienne (au moins certaines sections) n'aurait rien de passéiste car elle offrirait un maillage très utile avec le réseau urbain et régional. Complémentaire, sur sa section sud, du tramway T3 qui assure une desserte fine mais est aujourd'hui saturé, et des projets du Grand Paris Express plus éloignés de Paris, la petite ceinture pourrait être mise en correspondance avec les RER B à E, diverses lignes de métro et les trains Transiliens (FNAUT Infos 213).

Des rocades ferroviaires comparables ont été récemment remises en service à Londres, Berlin, Bucarest et Moscou.

La VFCEA



Le projet multifonctions de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique a été initié par la FNAUT Pays de la Loire puis considérablement enrichi par la Région Bourgogne. Il consiste à moderniser et électrifier la ligne Nevers-Chagny et à la connecter à la LGV Paris-Lyon en gare exurbanisée du Creusot TGV. De nombreuses possibilités sont offertes :

- faciliter les relations voyageurs régionales (Dijon-Nevers) et interrégionales (Dijon-Tours) ;
 - relier de manière performante la façade atlantique, le sillon Saône-Rhône et le Lyon-Turin pour élargir l'hinterland des ports atlantiques grâce à une ligne est-ouest entièrement électrifiée évitant la grande ceinture parisienne ;
 - permettre l'utilisation de la LGV au sud du Creusot par des TGV Strasbourg-Lyon pour les accélérer, et par des TGV Lyon-Nantes pour éviter un long détour par l'Île-de-France ;
 - créer une gare TER au Creusot-TGV.
- La FNAUT estime que l'électrification intégrale de la ligne Nevers-Chagny doit être réalisée en priorité (FNAUT Infos 101, 153, 179).

Le maillage des LGV

Les lignes ou barreaux suivants doivent être étudiés afin d'assurer un maillage du réseau de base des LGV.

Une interconnexion francilienne sud assurant la desserte d'Orly restera sans doute nécessaire si les travaux engagés sur la grande ceinture Massy-Valenton sont insuffisants à terme pour garantir la fluidité de la circulation des TGV diamétraux.

La désaturation de la LGV Paris-Lyon par le POCL permettra de remplacer les branches ouest et sud du projet Rhin-Rhône par un **barreau Saulieu-Dijon** de 60 km proposé par la FNAUT, une solution bien moins coûteuse mais qui en combinerait les fonctions radiale et transversale sans en dégrader notablement les performances.

Une transversale intégralement à grande vitesse passant par Orléans peut être créée à moindre coût à partir du POCL, comme l'a aussi suggéré la FNAUT, grâce à un **barreau Orléans-Courtalain** (60 km) reliant la LGV Atlantique et ses prolongements vers l'Ouest et le Sud-Ouest au POCL, c'est-à-dire Nantes, Rennes et Le Mans à Lyon et au sud-est de la France. Un trajet Lyon-Rennes serait possible en 3h.

Quel que soit le tracé retenu pour le POCL, médian ou ouest, la fréquence des TGV Paris - sud-est desservant le Centre sera faible. Le barreau Orléans-Courtalain placerait Orléans sur l'axe Lyon-Rennes/Nantes et justifierait une desserte plus étoffée d'Orléans tout en créant des relations directes d'Orléans à Rennes et Nantes.

Un **échangeur complet à Courtalain** permettrait de créer des relations Rennes/Bordeaux-Paris par Orléans et de pallier ainsi la saturation sans doute proche du tronçon commun Paris-Courtalain de la LGV Atlantique.

Une **LGV Toulouse-Narbonne** devra être envisagée à long terme, achevant ainsi une transversale sud à grande vitesse qui renforcerait les performances des relations Bordeaux-Nice et Lyon-Toulouse-Bordeaux.

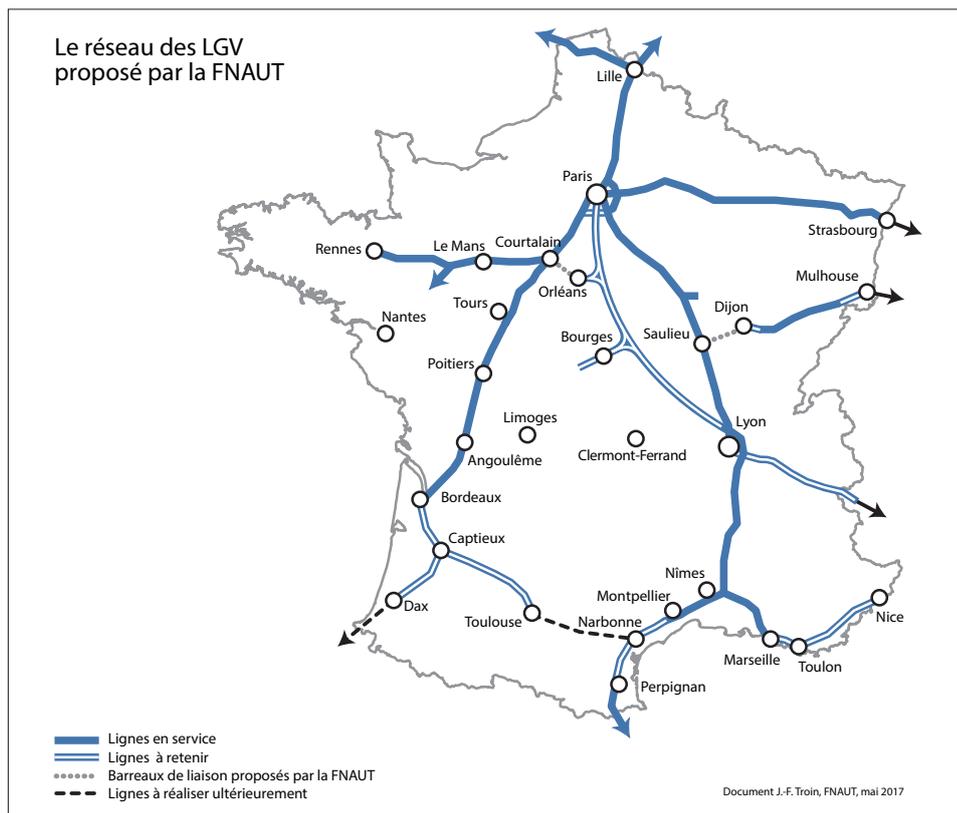
Le maillage international

Déjà en service vers la Grande-Bretagne, la Belgique et les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Espagne par Barcelone, le maillage international doit être complété :

- vers le réseau des LGV italiennes, Chambéry et Annecy par la ligne nouvelle Lyon-Turin (mixte voyageurs-fret) comprenant le tunnel international, la ligne d'accès Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne passant éventuellement par Chambéry (FNAUT Infos 263) ;

- vers le Pays basque espagnol par une ligne nouvelle mixte Dax-Irun prolongeant la LGV Bordeaux-Dax.

Le réseau des LGV : réseau de base et maillage



Le réseau de base

L'achèvement de l'actuel réseau des LGV est justifié pour :

- rapprocher de Paris les métropoles du sud (Toulouse, Toulon, Nice) ;
- désencombrer des axes surchargés et fragiles (les lignes littorales Narbonne-Montpellier et Marseille-Nice, les LGV Paris-Lyon et Paris-Courtalain) ;
- désencombrer les gares parisiennes (Paris-Lyon, Montparnasse) ;
- capter davantage de passagers aériens et d'automobilistes pour économiser l'énergie, et limiter les nuisances et le réchauffement climatique ;
- renforcer les relations transversales sur le territoire français ;
- établir la continuité de la grande vitesse sur les grands axes européens.

La FNAUT considère que le réseau de base des LGV doit comprendre les lignes suivantes (FNAUT Infos 214) :

- la LGV Bordeaux-Toulouse pour relier Paris à la 4ème agglomération de France et absorber l'intense trafic aérien Paris-Toulouse, la liaison Captieux-Dax venant dans une deuxième phase ;
- la ligne nouvelle mixte Montpellier-Narbonne-Perpignan, pour libérer la ligne littorale au bénéfice des TER ;
- la ligne nouvelle Marseille-Toulon-Nice en commençant, comme prévu, par la traversée de Marseille et la section ouest de Nice, pour faciliter la circulation des TER, créer des TERGV et mettre Nice à moins de 4h de Paris ;

- le prolongement de la LGV Rhin-Rhône de Belfort (Petit Croix) à Mulhouse (Lutterbach) sur 35 km pour accélérer les TGV Lyon-Strasbourg ;
- la LGV POCL (doublement de la LGV Paris-Lyon par le centre de la France, **si sa saturation est confirmée**, suivant le tracé médian, le plus pertinent économiquement ;
- enfin la ligne nouvelle Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne d'accès au tunnel de base du Lyon-Turin.

Les projets éliminés

Le réseau de base proposé ici écarte divers projets envisagés lors du Grenelle de l'environnement :

- le doublement de la LGV nord, qui est loin de la saturation, par une LGV Paris-Amiens-Calais ;
- la LGV Paris-Rouen-Le Havre (la section Paris-Mantes est saturée mais l'itinéraire concerné ne relève pas de la très grande vitesse) ;
- les branches ouest et sud du projet Rhin-Rhône, dont les trafics potentiels sont apparus insuffisants (la branche sud n'aurait pas desservi Dijon entre Lyon et Strasbourg) ;
- la LGV Poitiers-Limoges (mieux vaut assurer la relation Paris-Limoges en modernisant la ligne POLT ou, éventuellement, en utilisant le POCL jusqu'à Orléans, ou Bourges et Issoudun, point d'aboutissement du barreau de Bourges sur la ligne POLT) ;
- la LGV « Transline » proposée par l'association ALTRO, évoquée sous le nom de « liaison est-ouest » et rebaptisée pompeusement « Via Atlantica ».

Le maillage des LGV et des lignes classiques

L'interopérabilité du TGV

Vers 1970, le TGV a été judicieusement préféré à l'aérotrain pour une raison fondamentale : sa capacité à circuler aussi bien sur des LGV que sur des lignes classiques, françaises ou étrangères. La mise en service du TGV a provoqué l'électrification et la revitalisation de nombreuses lignes classiques.

Cette interopérabilité a beaucoup contribué au succès commercial du TGV face à l'avion et à la voiture. Entre 1991 et 2007, le trafic aérien intérieur n'a augmenté que de 12 %, contre près de 80 % en Allemagne bien que la géographie de la France soit plus favorable à l'avion que celle de l'Allemagne.

Malgré le faible kilométrage des LGV (moins de 10 % du réseau voyageurs), le TGV a pu en effet irriguer l'ensemble du territoire, desservir les gares centrales et permettre des correspondances aisées avec les autres trains et les transports publics de proximité. En 1938, 50 % du territoire étaient accessibles depuis Paris en moins de 5 heures ; en 1980, 75 % ; aujourd'hui environ 90 %. En ce sens, la notion de « réseau à deux vitesses » est inappropriée.

Nouveaux raccordements

Ceci étant, l'interopérabilité du TGV a été insuffisamment exploitée. De nouveaux raccordements entre LGV et réseau classique sont nécessaires :

- pour réduire la vulnérabilité des circulations TGV aux perturbations de longue durée ;
- pour connecter les gares TGV « exurbanisées » au réseau classique ;
- pour donner une plus grande souplesse dans le choix des dessertes, par exemple pour desservir par TGV de grandes villes du bassin parisien et des villes, grandes ou moyennes, de province.

L'exemple à suivre est celui de l'Italie : 10 raccordements ont été aménagés entre la Directissime Rome-Florence et la ligne classique parallèle. Les LGV Paris-Bretagne et Paris - Sud-Ouest ont été conçues intelligemment : nombreux raccordements aux lignes classiques, pas de gares TGV exurbanisées.

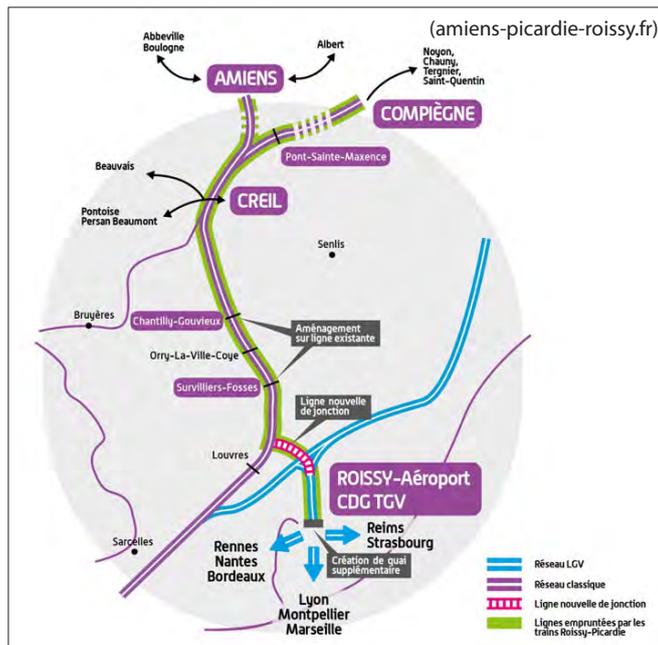
Robustesse du TGV

Aujourd'hui, lorsqu'un TGV est bloqué inopinément sur une LGV à la suite d'un incident technique, d'une chute de neige importante ou d'un suicide, les possibilités de détournement du trafic sont très limitées.

Ainsi, venant de Paris, un TGV ne peut entrer sur la LGV Paris-Lyon qu'à Saint-Florentin et à Mâcon, et en sortir à Passilly, en direction de Dijon, et à Mâcon,

en direction de Lyon. Il est donc nécessaire de compléter l'échangeur de Saint-Florentin, d'aménager un échangeur au Creusot-TGV, ce qui est envisagé dans le cadre du projet de VFCEA (voir page 4), et de renforcer celui de Mâcon afin d'offrir au TGV un accès direct à la gare de Lyon Perrache.

Un raccordement complet entre la LGV-Méditerranée et la ligne PLM est possible à La Palud, au nord d'Avignon. Il permettrait aux TGV venant de Paris d'accéder directement à la gare d'Avignon-Centre.



Les gares TGV exurbanisées

Les gares implantées au croisement d'une LGV et d'une ligne classique, telles que Valence TGV, sont un moindre mal. Quatre solutions se présentent pour les gares isolées sur une LGV :

- **la suppression**, peut-être la meilleure solution pour la gare Meuse TGV, accompagnée d'un renforcement de la desserte de Bar-le-Duc et d'un rabattement de Verdun sur Reims TGV par TER grâce au raccordement de Saint-Hilaire-au-Temple ;
- **le déplacement** sur la LGV ; il s'impose sur le site de Vandières pour Lorraine TGV, gare implantée à Louvigny à quelques kilomètres à l'est de la ligne Nancy-Metz, perpendiculaire à la LGV Est ; toutes les villes de Lorraine peuvent être reliées à la gare de Vandières par TER ;
- **la connexion** avec une ligne classique perpendiculaire légèrement déviée (Le Creusot à la ligne Chagny-Nevers, Haute Picardie à la ligne Amiens - Saint-Quentin, Aix-en-Provence à la ligne Aix-Rognac) ;

- **la non-construction**. La mise à double voie (avec saut-de-mouton) du raccordement entre la LGV nord et la ligne classique Lille-Paris au nord d'Arras permettrait d'accroître le nombre des TGV intersecteurs desservant Arras dans le sens nord-sud, et d'éviter la construction de la gare exurbanisée réclamée par certains élus.

Le raccordement de Saint-Brès entre le contournement de Nîmes-Montpellier et la ligne classique aurait pu permettre de desservir la gare centrale de Montpellier par les TGV ne marquant pas l'arrêt de Nîmes, et du même coup d'éviter de construire la gare excentrée de La Mogère.

Rabattements sur des LGV

- Des raccordements plus nombreux entre une LGV et une ligne classique parallèle permettraient, comme c'est le cas en Allemagne, en Italie et même en France sur les LGV Bretagne et Sud-Ouest, de desservir des gares centrales intermédiaires par TGV.
- Une autre possibilité consiste à raccorder des villes proches d'une LGV afin de créer de nouvelles dessertes performantes empruntant la LGV sur la plus grande partie de leurs parcours.

Le TGV Melun-Marseille a ainsi circulé de 1999 à 2011 en desservant Fontainebleau, Sens et Laroche-Migennes sur la ligne PLM jusqu'à Saint-Florentin.

Les futurs TGV Amiens-sud de la France utiliseront le barreau Roissy-Picardie. Une liaison TGV Troyes-Lyon par l'ancienne ligne Troyes - Saint-Florentin a été étudiée.

Le raccordement sud de Mâcon entre la LGV Paris-Lyon et la ligne PLM Dijon-Lyon pourrait être utilisé pour desservir Villefranche-sur-Saône.

- Le rabattement sur des LGV de TGV en provenance de villes très éloignées de ces LGV est également possible pour accélérer des relations transversales ou en créer de nouvelles.

Le raccordement à Valence TGV de la LGV Méditerranée à la ligne classique du sillon alpin permet ainsi d'établir des relations directes Annecy-Grenoble-Marseille. Le projet de VFCEA permettra de des TGV Nantes-Lyon et Strasbourg-Lyon d'utiliser la LGV Paris-Lyon au sud du Creusot TGV. L'électrification de la ligne classique (Nancy)-Epinal-Lure et la création d'un raccordement à la LGV Rhin-Rhône permettrait une desserte TGV Luxembourg-Metz-Nancy-Lyon évitant un passage par Strasbourg ou un rebroussement à Nancy.

La FNAUT est-elle « trop ferroviaire » ?

On reproche parfois à la FNAUT de trop se préoccuper du transport ferroviaire, et de le privilégier à tout prix par rapport au transport routier. Des critiques justifiées ?

Un mode privilégié par les usagers

L'intérêt que la FNAUT porte au rail ne relève pas d'un choix idéologique ou d'un attrait sentimental. Il est basé d'abord sur un constat : le voyageur préfère le train au car et le tramway au bus, pour des raisons d'accessibilité, d'espace disponible à bord, de confort.

Tout transfert sur route, temporaire ou définitif, d'un service ferroviaire suscite de vives protestations et entraîne une nette diminution de la clientèle du transport collectif (FNAUT Infos 271). A l'inverse, les rares réouvertures de lignes connaissent un remarquable succès. Et si, en ville, le remplacement d'un bus en site banalisé par un (vrai) BHNS permet d'augmenter la clientèle de 30 % en moyenne, le choix d'un tramway provoque au moins un doublement de clientèle (FNAUT Infos 265).

Un mode en danger

La FNAUT ne néglige pas les déplacements urbains : nos associations locales interviennent dans les métropoles comme dans les villes moyennes. Mais il est normal qu'une fédération nationale intervienne plus spécialement dans le secteur ferroviaire : contrairement au cas du transport urbain, les décisions se prennent pour l'essentiel à l'échelle nationale, de manière très centralisée. Le rail est en effet géré par un monopole, lui-même très dépendant de la politique de l'Etat.

Le transport urbain connaît des difficultés financières, et la polarisation sur les nouvelles mobilités fait oublier son rôle majeur. Mais c'est le transport ferroviaire qui est aujourd'hui le plus menacé - et dans toutes ses composantes voyageurs et fret - par les modes concurrents mais surtout par la SNCF elle-même, et le plus pénalisé par la politique inéquitable de l'Etat. Que la FNAUT soit fortement mobilisée par sa défense n'a donc rien d'étonnant.

Une technique moderne

La FNAUT n'est pas passéiste, elle suit l'évolution de la technique ferroviaire. Qui oserait dire que le TGV, le métro automatique, le tramway ne sont pas modernes ? Les « inventions » à la mode ne sont pas à la veille de détrôner le TGV (FNAUT Infos 267).

Dans les pays voisins de la France, le trafic ferroviaire se développe et on y investit lourdement. En Suisse, le Conseil fédéral va investir 10 milliards € d'ici 2035 pour adapter

son réseau à la demande prévue (+ 51 % en voyageurs, + 45 % en fret). La Grande-Bretagne vient d'annoncer un investissement de 54 milliards d'euros hors LGV ! L'Allemagne et l'Italie étendent elles aussi leur réseau de LGV. La Suisse perce un troisième tunnel de base pour le transport du fret, l'Autriche et l'Italie ont trois tunnels en chantier.

Une technique d'actualité

Bien qu'inventé au 19^{ème} siècle, le train, comme le vélo, reste d'actualité (mais l'idée qu'il est démodé se répand peu à peu) : ses qualités en font un outil précieux face à la congestion et aux nuisances routières, à la dépendance pétrolière, au réchauffement climatique... : sécurité, forte capacité, rapidité, confort, économie d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, en particulier si la traction est électrique. Le rail est adapté comme ossature structurante du système de transport.

La mobilité va augmenter. Or seule le rail - métro, tramway, train - permet d'absorber des flux importants et de faire basculer massivement les automobilistes et les passagers aériens vers le transport collectif terrestre, limitant ainsi les coûts externes de la route et de l'avion (FNAUT Infos 170 et 235). Les rares agglomérations (Lyon, Strasbourg, Grenoble) où la part modale de la voiture est devenue inférieure à 50 %, et les axes équipés de LGV le démontrent.

Des propositions réalistes

La FNAUT ne veut pas « mettre des TGV et des tramways partout », en oubliant les réalités géographique, démographique et économique.

Le bus est pour elle un outil indispensable du transport collectif urbain.

Elle n'envisage pas un retour au réseau Freycinet car la démographie française a fondamentalement changé depuis 1880. Elle s'est opposée à la LGV Poitiers-Limoges. Inversement, si elle souhaite que la transversale sud soit équipée d'une LGV, c'est parce que le sud de la France, déjà très peuplé, est en croissance démographique.

Elle soutient prioritairement des réouvertures de lignes régionales en milieu dense mais n'a jamais réclamé celle de Tournemire - Le Vigan. Et si le tramway est apparu dans des agglomérations de moins de 200 000 habitants (Besançon), elle estime que seul le bus est adapté à la desserte des petites villes et des villes moyennes.

Elle retient du plan Freycinet sa volonté remarquable d'aménagement du territoire : le rail contribue en effet efficacement au maintien de l'activité économique et de la population dans les villes moyennes et petites. Et elle constate que le coût pour la collectivité des lignes à faible trafic pourrait être réduit fortement si elles étaient exploitées « à la suisse » (FNAUT Infos 257) et dans le cadre de délégations de service public.

Inversement, elle estime que le car doit être soumis, comme les poids lourds, à une redevance routière : si c'était le cas, le car n'apparaîtrait pas aussi peu coûteux pour le consommateur.

Une vision intermodale

Eloignée de tout sectarisme, la FNAUT s'est toujours prononcée en faveur d'une complémentarité intelligente des modes : si elle est favorable à la concurrence, régulée, entre opérateurs d'un même mode, elle est hostile à la concurrence entre modes. L'intermodalité, en particulier dans les gares, est pour elle un enjeu essentiel (FNAUT Infos 254). Le car est un complément du train, seul capable d'assurer une desserte fine des territoires périurbains et ruraux peu denses, le bus et le vélo des compléments indispensables du métro ou du tramway.

Un créneau sous-estimé

L'intérêt que la FNAUT porte au mode ferré n'a donc rien à voir avec le passéisme ou le dogmatisme, il est basé sur des considérations rationnelles et sur le constat que son créneau de pertinence est très souvent sous-estimé (FNAUT Infos 257) :

- contrairement à la croyance de bien des élus, le coût du tramway par voyageur calculé sur 30 ans est inférieur à celui du BHNS (FNAUT Infos 265) ;

- les petites lignes exploitées par la SNCF sont bien loin de capter toute la clientèle potentielle et leurs coûts peuvent être réduits par d'autres opérateurs ; toutes les relations TGV existantes pourraient devenir rentables si l'Etat révisait sa politique fiscale.

Si le rail est bien exploité après avoir fait l'objet d'investissements suffisants, son succès commercial est assuré.

En définitive, ceux qui reprochent à la FNAUT d'être « trop ferroviaire » n'ont qu'une vision financière à court terme, s'accommodant de la place excessive de la voiture et du camion, et craignent que le rail - urbain et interurbain - concurrence vigoureusement la route et l'avion s'il est traité de manière équitable par rapport aux autres modes.

Jean Sivardière ■

Une vision ambitieuse de l'avenir du rail est nécessaire



L'évolution vraisemblable de la mobilité exigera un rôle accru du transport collectif et en particulier du transport ferroviaire. Une vision ambitieuse de l'avenir du rail s'impose donc, qu'il s'agisse de la capacité et des performances du réseau, de la couverture du territoire ou de la qualité de l'offre.

Il faut sortir de la vision défaitiste et malthusienne qui s'est imposée à la SNCF, chez les économistes et chez les politiques (y compris certains écologistes). Dans leur vision consistant à gérer intelligemment la pénurie, le rail devrait, à quelques exceptions près (de rares liaisons Intercités dites structurantes, quelques autoroutes ferroviaires), se limiter aux liaisons TGV sur les LGV existantes et aux dessertes de banlieue en région parisienne et dans les métropoles de province.

Comme celui du tramway, le créneau du rail est sous-évalué. Compte-tenu de l'évolution prévue de la population et de sa répartition, du contexte sociétal et culturel, de la fragilité des transports face à la dépendance pétrolière et des défis environnementaux, il faut envisager un véritable « réaménagement du territoire » structuré par le rail.

Confirmations

De nombreuses études confirment qu'il ne faut pas sous-estimer la demande future de transport ferroviaire.

En 2006, le Conseil Général des Ponts et Chaussées a publié sa Démarche Prospective Transports 2050. Quatre scénarios d'évolution de la société ont été étudiés, chacun implique que la mobilité, de proximité et interurbaine, augmente fortement (+ 50 % en 2050). C'était avant la crise économique.

Mais dans son rapport sur le nœud ferroviaire lyonnais, Marie-Line Meaux, membre du Commissariat général du développement durable (CGDD), écrit en 2011 : « le report modal ne pourra que progresser sous l'effet de l'évolution du prix de l'énergie et des comportements sociaux ».

En 2016, le CGDD a publié des projections de la demande de transport : la part modale du rail pourrait passer de 20,5% en 2012 à 22,4% en 2030 et 25,7% en 2050 ; on observe déjà

une baisse de la part modale de la voiture dans le transport intérieur total et une augmentation de celle du transport collectif, passée de 18,7 % à 20,5 % depuis 1990.

Cette tendance est confirmée par l'Office fédéral suisse du développement territorial. D'après ses prévisions, le trafic ferroviaire de voyageurs (surtout touristique) et de fret augmentera d'environ 50% entre 2010 et 2040.

Jean Sivardière ■

UIC 7 à 9

La classification internationale UIC concerne la maintenance du réseau ferré. Elle tient compte uniquement du tonnage supporté par chaque ligne : une ligne parcourue par de nombreux TER supporte une faible charge (de 11 à 15 tonnes par essieu) alors qu'elle peut transporter plusieurs milliers de voyageurs par jour, et se retrouve classée UIC 7 à 9. À l'opposé, une ligne supportant un seul train lourd de céréales par jour venant s'approvisionner auprès d'un grand silo situé au milieu d'une plaine céréalière sort de la catégorie UIC 7 à 9.

Malheureusement, on déduit de manière erronée de cette classification que les lignes 7 à 9 sont forcément des « petites lignes » à faible trafic. C'est souvent vrai, mais également souvent faux.

Autre gros problème qui défavorise considérablement les petites lignes : la SNCF applique des normes de maintenance et de qualité de niveau national. On peut le comprendre parfois pour des questions de sécurité lorsque la ligne est parcourue par un important trafic voyageurs, mais pour la plupart des petites lignes fret (les petits ruisseaux qui font les grandes rivières), on pourrait baisser les exigences de maintenance pour des trains qui souvent ne dépasseront pas le 30 km/h sur les dessertes du « dernier kilomètre ».

Autre problème, le plus grave sans doute : on ne considère que rarement la faiblesse du trafic des petites lignes au regard de la qualité déplorable du service SNCF : retards, trains supprimés, grèves ... Toutes choses qui ramènent inévitablement les voyageurs et les chargeurs vers leurs voitures ou leurs camions. Et nos décideurs politiques en déduisent que les Français se désintéressent des petites lignes !

Par exemple, en Région PACA, la ligne de la Côte Bleue figure dans les lignes à faible trafic. Or son trafic actuel ne correspond pas du tout à son véritable potentiel : seul le train parcourt le littoral, alors que par la route, il faut remonter sur le plateau par des itinéraires perpendiculaires au bord de mer, sans compter les embouteillages à l'entrée de Marseille. En temps de parcours effectifs, le train est imbattable, et de très loin à certaines heures, et nettement moins cher que la voiture.

Toutes les lignes du Massif central et de l'Étoile de Veynes sont classées UIC 7 à 9. Si on leur applique rigoureusement des critères comptables, tout le centre de la France et toutes les Alpes du Sud seront dépourvues de desserte ferroviaire à brève échéance : belle opération de « massacre du territoire » !

Claude Jullien, FNAUT PACA ■

L'analyse de Pierre Zembri

Selon **Pierre Zembri**, professeur à l'université Paris-Est : « Le réseau français se démaillle 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.

N'en déplaise aux auteurs du rapport Spinetta, il ne suffit pas de considérer que le démaillage est un fait acquis et qu'il faut se recentrer sur la fraction du réseau encore utilisable. C'est une solution de facilité et un renoncement. Les britanniques nous ont donné l'exemple du redressement d'un réseau qui n'a laissé de côté aucune ligne et qui a conduit à une augmentation spectaculaire de la part de marché du rail ».

Pierre Zembri note « l'absence de robustesse globale du réseau qui n'offre pas un niveau de maillage suffisant pour permettre des alternatives en cas d'obstruction inopinée, de travaux programmés, ou éviter des risques de congestion des nœuds principaux ».

« Dès la constitution du réseau, les compagnies ferroviaires ont privilégié les grands axes nationaux au départ de l'Ile-de-France, au détriment de la plupart des lignes transversales et du maillage du réseau par les lignes locales. Les axes privilégiés ont un tracé moins curviligne et comportent des rampes plus douces, en contrepartie d'ouvrages d'art plus fréquents. Leur capacité a été régulièrement renforcée (double voie, signalisation moderne). La SNCF, succédant aux anciennes compagnies en 1938, a perfectionné cette politique d'investissement sélectif en concentrant ses efforts sur un nombre limité d'itinéraires qui ont été modernisés (notamment par l'électrification qui permettait l'augmentation des tonnages remorqués et des vitesses), souvent au détriment d'itinéraires concurrents ou complémentaires qui étaient largement équivalents en termes de performance dans les conditions antérieures.

Ainsi, l'itinéraire Paris-Nantes par Le Mans est privilégié par rapport à celui via Tours et Saumur. Paris-Bordeaux via Tours et Poitiers est préféré à l'itinéraire via Saumur et Thouars. L'électrification de Paris-Lyon privilégie l'itinéraire par Dijon alors qu'il existait auparavant trois possibilités équivalentes en distance et en temps de parcours du temps de la vapeur. Ce choix provoque malgré des investissements très importants (une partie importante de Paris-Dijon est à 4 voies) un goulet d'étranglement qui justifiera par la suite la création d'une LGV ».

Voie verte ou réouverture ?



(Pixabay)

En janvier 2016, la FNAUT a passé avec les élus de Vitré et Fougères une convention selon laquelle l'aménagement d'une voie verte sur l'emprise de la ligne Vitré-Fougères, fermée en 1972, serait réversible pour permettre à moyen terme le retour du train ; la mise à disposition de l'emprise par SNCF Réseau aurait une durée de 10 ans ; une étude indépendante serait réalisée pour évaluer le potentiel de trafic de la ligne.

L'agglomération de Fougères doit-elle rester la seule agglomération bretonne de plus de 20 000 habitants sans desserte ferroviaire ?

Selon une étude sommaire de RFF effectuée en 2013, le train pourrait capter au moins 650 voyageurs/jour sur la seule relation Fougères-Vitré-Rennes, chiffre qualifié de « significatif » (il est supérieur à la fréquentation de bien des lignes TER actuellement en service). Sans compter avec les relations vers Paris depuis Rennes, Laval ou le Mans.

La ligne d'autocar Fougères-Rennes transporte d'ailleurs plus de 1 000 voyageurs/jour : son transfert sur rail conduirait rapidement à un doublement de la fréquentation.

A titre de comparaison, la ligne Avignon-Carpentras transporte 1 100 voyageurs/jour un an après sa réouverture, la ligne Pau-Oloron récemment modernisée 500 voyageurs/jour.

Autre comparaison instructive : le coût de la reprise de la voie Fougères-Vitré a été évalué par SNCF Réseau à 57 M€, à peine plus de la moitié du coût de la déviation de Rostrenen (15 km en 2x2 voies sur la RN164), 118 M€ avec la création d'un shunt à Vitré permettant d'éviter un rebroussement à Vitré.

Le temps du trajet Fougères-Vitré-Rennes en train serait attractif : 1h, et même 45 min avec le shunt de Vitré, contre 1h10 actuellement en car.

On peut faire coexister en parallèle, comme sur Caen-Flers ou souvent en Allemagne, voie ferrée et voie verte.

Le retour du train à Fougères n'est pas un rêve : peu coûteux et utile économiquement et socialement, il contribuerait surtout à la lutte contre le réchauffement climatique.

Xavier Braud ■



Petites lignes ferroviaires

(MD)

Montréjeau-Luchon : un retour du train en 2020, 2023, 2026, aux calendes grecques ?

Longue de 35 km et d'un profil assez facile, la ligne Montréjeau-Luchon à voie unique, ouverte en 1873 et électrifiée en 1925, a été fermée fin 2014. Il fallait 32 min en 1975 pour la parcourir et 53 en 2014 : depuis 1953 aucun renouvellement global de la voie n'a été réalisé et la SNCF a imposé de nombreux ralentissements.

Cet arrêt de mort programmé a conduit à une réduction du nombre des trains Toulouse-Luchon puis Montréjeau-Luchon, jusqu'à l'abandon du train de nuit Paris-Luchon et à la fermeture de la ligne. Immédiatement après la suppression du train de nuit, une baisse de la fréquentation de l'établissement thermal et un recul de l'activité hôtelière et de l'activité économique globale du Luchonnais ont été observés.

Alors que l'Occitanie a signé une nouvelle convention TER en mars 2018, son engagement à rouvrir la ligne en 2020 est aujourd'hui subitement remis en cause par SNCF Réseau qui, après deux ans d'études, s'est rendu compte que d'autres travaux étaient nécessaires : la facture est passée de 36 puis à 60 et enfin à 80 M€, et la réouverture est repoussée au mieux à 2023 !

Devant le désintérêt de l'Etat et de la SNCF pour les petites lignes, plusieurs questions se posent : s'agit-il de condamner définitivement le retour du train à Luchon ? D'accentuer et d'abandonner le Comminges à son isolement ? Plus globalement est-ce la fin de la compétence Transport des Régions ?

Le train, en complément avec la route, est pour le Luchonnais un outil de développement économique et social dans une période de forte préoccupation environnementale. La réouverture de la ligne pourrait être un laboratoire pour les lignes secondaires que l'Etat et la SNCF veulent abandonner. Laboratoire sur le plan environnemental avec l'introduction de trains « verts » ; et sur le plan économique en associant le transport du fret à un trafic diversifié de voyageurs (l'usine d'embouteillage d'eau minérale de Luchon, environ 50 millions de bouteilles en 2017, est située au bord de la ligne) ; enfin sur le plan social en créant des haltes et des lieux de vie autour des gares de la vallée.

La réouverture est demandée par les milieux économiques, les associations, les élus locaux... et fortement soutenue par la Présidente de la Région. Elle doit se faire dès 2020, suivant le calendrier arrêté avec la SNCF. C'est la survie d'un territoire qui est en jeu !

Jean-Pierre Wolff, professeur à l'université de Toulouse ■

Désenclaver Digne par le train

Le nombre de pendulaires effectuant chaque jour les trajets Digne-Manosque et Digne-Sisteron est surprenant : nombre de Dignois travaillent à Manosque ou Sisteron, nombre de Sistéronais et Manosquins travaillent à Digne. Et leurs déplacements quotidiens sont difficiles.

L'accès routier à Digne est très embouteillé (il le resterait quels que soient les aménagements routiers qui seraient effectués). Beaucoup de Dignois se découragent et la population de Digne diminue, car Digne est enclavé et son accès en transport collectif déficient et peu fiable malgré plus de 20 lignes routières : les cars se succèdent lentement sur l'unique RN 85 ; certains sont vides, d'autres sont complets et laissent des usagers aux arrêts.

Forte de ces observations, la FNAUT PACA et ses associations d'usagers proposent d'apporter une solution originale, efficace, et économique à cette situation : un service ferroviaire léger de type tramway à haute fréquence entre Digne et Manosque d'une part, Digne et Sisteron d'autre part.

Un service original car le site propre intégral l'affranchirait de tout embouteillage, il pourrait être exploité par une régie régionale ou en délégation de service public grâce à la libéralisation prochaine des services ferroviaires régionaux, enfin il serait compatible avec des relations à plus longue distance, de Digne vers Aix-en-Provence, Avignon TGV et Grenoble.

Un service efficace qui mettrait Sisteron ou Manosque à 25 minutes de Digne, ce qui encouragerait à travailler ou à vivre à Digne. Toutes les lignes de bus ou cars pourraient être rabattues sur ce service. Se rendre de Digne à Manosque ou Sisteron et en revenir deviendrait facile et fiable même en pleine journée, avec la certitude de trouver de la place, contrairement au car souvent complet. Les voyageurs arrivant de Nice pourraient poursuivre leur voyage et ainsi retrouver une liaison vers le val de Durance.

Un service économique enfin, car aucune infrastructure ne serait à construire, la voie ferrée Manosque - Saint-Auban - Sisteron étant sous-exploitée, et la voie ferrée Saint-Auban - Digne, dont l'exploitation est actuellement suspendue, pouvant être remise en exploitation, dans les mêmes conditions que lors de l'arrêt de l'exploitation, après des travaux estimés à 30 M€...

Un tel service améliorerait fortement les conditions de mobilité dans un territoire rural. Cette proposition de la FNAUT PACA a été présentée lors du Grand Débat National.

Jean-Michel Pascal ■



Concentration du trafic ou maillage du réseau ?

Lyria, société détenue par la SNCF et les CFF qui exploite les liaisons franco-suissees par TGV, envisage de supprimer des liaisons TGV Lausanne-Vallorbe-Dijon-Paris au profit d'un passage via Genève. Elle pourrait ainsi mieux remplir ses TGV et améliorer sa rentabilité, mais cette hypothèse ignore le fait que la ligne Lausanne-Genève est déjà la ligne la plus fréquentée de Suisse, complètement saturée avec 670 trains/jour, voyageurs (60 000 par jour aujourd'hui, 100 000 prévus en 2030) et fret. Or cette ligne ne présente aucun itinéraire de détournement possible.

Si des TGV Paris-Lausanne étaient détournés par Genève, ce serait inévitablement au détriment de sillons actuellement dédiés au trafic intérieur suisse. D'autre part, le temps de parcours serait allongé, ce qui renforcerait la concurrence aérienne et pénaliserait l'environnement.

A noter qu'une forte augmentation de la capacité de la ligne Genève-Lausanne (voire la construction d'une nouvelle ligne) est envisagée, ce qui laisse prévoir une longue période de perturbation par les travaux.

Colmar-Breisach-(Freiburg) : une réouverture justifiée

La ligne ferroviaire Colmar-Breisach-Freiburg a fonctionné côté français jusqu'à la destruction du pont sur le Rhin en mars 1945. Sa réouverture aurait une portée symbolique très forte : la ligne emprunterait le seul pont sur le Rhin (entre Neuf-Brisach et Breisach) n'ayant pas été reconstruit après la seconde guerre mondiale.

Côté allemand, la ligne Breisach-Freiburg voit sa fréquentation augmenter très fortement (3 000 voyageurs par jour en 1999, près de 14 000 en 2016) avec des services cadencés à la demi-heure. Fin 2019, cette ligne aura été modernisée, électrifiée et prolongée vers la Forêt-Noire.

La liaison actuelle en autocar depuis Colmar dure 1h30 jusqu'à Freiburg, située à... 40 km. Elle est donc dissuasive pour la plupart des usagers potentiels. Les nombreux travailleurs transfrontaliers alsaciens sont donc contraints de laisser leur voiture au parking de la gare de Breisach.

Une relation directe Colmar-Freiburg, effectuée en 45 minutes, serait assurément très attractive. Le projet nécessite la construction de 22 km de la voie ferrée entre Colmar et Breisach. Au total, il s'agit d'un investissement de l'ordre de 50 à 70 millions d'euros. Trans-RhinRail, association franco-allemande membre de la FNAUT, milite depuis 2012 pour ce rétablissement.

L'étude de faisabilité présentée début mars 2019 est favorable, envisageant de 3 500 à 5 900 voyageurs par jour. Il reste à analyser le rapport coûts-bénéfices, à répondre à la question du financement, à recueillir l'avis du public...

Nice-Turin

La ligne est toujours en danger. Malgré 29 M€ de travaux financés par les italiens, la vitesse des trains reste bloquée à 40 km/h. Quant à la tranche française des travaux (15 M€) prévue au Contrat de Plan Etat Région, l'Etat et la Région ne les débloquent toujours pas, bien que la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française et le Département des Alpes-Maritimes aient prévus de participer chacun pour 2 M€. Il faudrait disposer de 80 M€ pour pouvoir remettre la ligne à niveau, soit moins de 1 % du coût du Lyon-Turin, pour pérenniser une liaison régionale essentielle.

Des deux côtés de la frontière, les élus s'organisent en associations. Ils ont décidé de fêter en septembre les 40 ans de la réouverture de la ligne Nice-Turin : à l'époque, des centaines de millions de francs ont été dépensés pour reconstruire la voie ferrée, mais aujourd'hui français et italiens n'arrivent pas se mettre d'accord sur une juste répartition des dépenses de fonctionnement.

Un premier train historique italien a circulé le 22 avril. La mise en vente des billets a débuté le 20 avril à 20h et, une heure après en pleine nuit, toutes les places ont été vendues ce qui montre bien l'intérêt que la population porte à cette ligne et l'importance de son potentiel touristique. Une autre animation historique et touristique est programmée le dimanche 22 septembre.

Michel Braun, secrétaire de Via Europe, association regroupant les élus concernés ■

Une réouverture fragile

Rouvrir une ligne ferroviaire pour satisfaire les voyageurs ne suffit pas, encore faut-il l'exploiter intelligemment (voir Belfort-Delle, FNAUT Infos 275).

Depuis la fin 2018, on peut à nouveau emprunter les 2 liaisons transfrontalières Maubeuge-Mons et Maubeuge-Charleroi-Namur. Elles sont assurées par la Société Nationale des Chemins de fer Belges à raison de 2 AR quotidiens, le tarif est très attractif. Elles sont en correspondance avec des trains belges vers Bruxelles et Liège, et des TER Hauts-de-France qui desservent Saint-Quentin, Compiègne et Paris. Mais elles font face à trois problèmes.

La communication est insuffisante côté belge, et indigente côté français. Ainsi, durant 4 mois, aucune information n'était affichée en gare de Saint-Quentin. Il a fallu insister beaucoup pour que soit finalement accrochée une simple affiche au format A4.

Souvent les correspondances ne sont pas assurées, notamment à cause des retards récurrents des TER au départ de Paris. De nombreux travaux, en France comme en Belgique, perturbent leur bon fonctionnement en 2019.

Résultat : la fréquentation de ces lignes est encore très inférieure à leur potentiel réel. SNCF et SNCB doivent donc s'efforcer de les faire connaître davantage et de les pérenniser.

Michel Magniez, AUTAN (ass. des usagers des transports Aisne Nord, Oise, Somme) ■

Les lignes du Morvan

L'association Rail Vaux d'Yonne (RVY), membre de la FNAUT, basée à Corbigny et présidée par Michel Belin, défend depuis 24 ans les lignes du Morvan. Elle s'insurge contre la stratégie suicidaire de SNCF Mobilités, qui provoque une érosion notable de la fréquentation du train : guichets fermés, informations peu fiables voire inexistantes, tarifs compliqués, temps de parcours dissuasifs...

La voie Clamecy-Corbigny, au sud d'Auxerre, n'a pas été régénérée depuis 1980. La sécurité des circulations de trains exigera bientôt une mise à niveau, la menace de fermeture est sérieuse. Quant à la réhabilitation de la voie Clamecy-Nevers par Varzy, elle est éternellement à l'étude.

Casse organisée

Jean-Claude Rocher, vice-président de l'association Rail Vaux d'Yonne : « C'est une casse organisée ! La SNCF est devenue une machine à refouler les voyageurs, qui sont méprisés ».

Robert Cuchet, président de l'association Grenoble-Veynes (AGV) : « nous ne se battons pas pour sauver une diligence, mais pour qu'on investisse dans un système d'avenir ».

La chronique du Lyon-Turin

Grands travaux

Les grands travaux ferroviaires (LGV, Lyon-Turin, CFAL, VFCEA, autoroutes ferroviaires) – qu'il est aujourd'hui de bon ton de dénigrer (ils seraient ruineux et inutiles) – sont l'équivalent des autoroutes pour le réseau routier ordinaire et des métros et tramways pour les réseaux d'autobus urbains : ils peuvent seuls provoquer des basculements vraiment massifs de trafics sur le rail.

Sans autoroutes (que le lobby routier n'oppose pas aux petites routes), la circulation des voitures et camions n'aurait pas explosé comme elle l'a fait, hélas, depuis 50 ans.

Sans métros et tramways, la part modale de la voiture à Lyon, Strasbourg et Grenoble ne serait pas devenue inférieure à 50 %, et des fortunes auraient été dépensées dans ces villes pour augmenter la capacité des voiries et des parkings. Sans la LGV Paris-Lyon, on aurait encore un pont aérien entre Paris et Lyon, et l'autoroute A6 serait intégralement à 2 x 3 voies. Et, sans tunnels de base, la part modale du fret ferroviaire serait-elle aujourd'hui de 70 % sur l'axe nord-sud en Suisse ?

L'opposition au projet Lyon-Turin est décidément incompréhensible...

Le Lyon-Turin et l'Europe

Les déclarations de l'écrivain italien Erri De Luca en faveur de l'unité européenne (La Croix du 23 avril : « L'Europe est indiscutable ») sont très respectables. Mais ce que n'a pas dit M. De Luca, c'est qu'il est un opposant acharné au projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Or cette liaison, tout à fait comparable au tunnel sous la Manche, contribuera, outre son impact environnemental décisif, à la cohésion européenne en favorisant les échanges économiques et culturels entre la France et l'Italie. Plus généralement, elle constituera un outil structurant d'aménagement du territoire européen en permettant un rééquilibrage économique entre Europe du Nord et Europe latine.

Autoroutes ferroviaires

Trois mois après avoir lancé une autoroute ferroviaire entre Calais et Turin-Orbassano, Lorry Rail, la filiale commune de la SNCF, des CFL et de Lohr Industries, a inauguré une nouvelle liaison entre le terminal intermodal de Barcelone et celui de Bettembourg (Luxembourg). Grâce à cette nouvelle autoroute ferroviaire de 1219 km, 23 000 tonnes de CO2 seront économisées chaque année : le service, ouvert aux remorques et aux containers permet d'économiser environ 1 tonne de CO2 par remorque et par voyage.

Actualités des transports

Ligne capillaire et emploi industriel rural

La verrerie américaine Owens Illinois Manufacturing de Gironcourt-sur-Vraine (Vosges, 1 000 habitants) a été créée en 1903 pour fabriquer des bouteilles d'eau minérale, en lien avec l'essor du thermalisme local (Vittel, Contrexeville), qui souhaitait un approvisionnement local sûr et économique. Mais elle travaille, depuis 50 ans, exclusivement pour le marché de la bière : 450 personnes y fabriquent 4 millions de bouteilles par jour.

Elle peut aujourd'hui continuer à exporter l'essentiel de sa production de bouteilles par train suite à la rénovation de la ligne capillaire Gironcourt-Neufchâteau (29 km) pour un coût de 5 M€ financé par l'entreprise, SNCF Réseau, l'Etat et les collectivités locales : 9 000 traverses ont été remplacées, 8 trains complets par semaine sont expédiés à destination d'Obernai (Alsace), capitale régionale de la bière, pour le brasseur Kronenbourg.

La verrerie a mis en service un troisième four, 60 emplois industriels ont ainsi été créés en milieu rural. Sans le rail, l'avenir de la verrerie était sérieusement menacé.

BIEN DIT

Selon **Jacques Chauvineau**, ancien directeur de l'action régionale à la SNCF, il faut « sortir de l'alternative fermeture/immobilisme en faisant des lignes capillaires un champ d'innovation : statut territorial ; utilisation de certaines d'entre elles à la fois pour des dessertes fret et voyageurs (tourisme) ; simplification des modalités de rénovation, d'entretien et d'exploitation ; prospection commerciale. Il faut abandonner l'idée fautive que ces lignes sont définitivement ringardes, appartiennent au passé et relèvent de la nostalgie ».

Une vision totalement absente du rapport Spinetta (FNAUT Infos 264), qui a écarté toutes les idées nouvelles permettant de sauvegarder la pertinence économique des lignes capillaires et de les maintenir en activité.

Jean-Luc Chapron est l'ancien exploitant de la ligne capillaire Wassy - Saint-Dizier (Haute-Marne) qui desservait des fonderies et acheminait plus de 50 000 tonnes de fret par an jusqu'à Saint-Dizier. Il remarque que « le déficit cumulé du réseau d'autocars Ouibus créé en 2012 et développé par SNCF Mobilités (FNAUT Infos 259) aurait suffi à remettre en état l'ensemble du réseau capillaire fret ».

Il propose de réintégrer dans le réseau ferré national toutes les lignes le raccordant à au moins une agglomération urbaine ou un site important générateur de trafic de fret.

La gratuité des transports

Le GART a confié au cabinet ITER une étude visant à objectiver le débat sur la gratuité totale des transports publics en France.

Le conseil scientifique du GART, où je représente la FNAUT, a pris connaissance des premières conclusions de l'étude ; la restitution finale aura lieu à l'occasion des Rencontres nationales du transport public, organisées du 1er au 3 octobre à Nantes.

Voici une partie de la conclusion de la synthèse de l'étude :

« Si l'ambition d'un territoire pour son réseau de transport public est d'en faire une réelle alternative modale à l'usage de la voiture, la mise en place de la gratuité totale ne peut être la première réponse à cet enjeu.

Le développement d'un réseau performant, attractif et à haut niveau de service associé à une gestion de l'espace public qui lui est favorable doit être la première priorité. S'il est démontré que la gratuité « booste » dans un premier temps la fréquentation, liée en partie à une « sur-mobilité » d'anciens usagers, on observe sur le moyen/long terme un ralentissement de l'usage si l'offre n'est pas soutenue ».

Alain Richner, pilote du réseau Déplacements urbains de la FNAUT ■

L'aveuglement d'un haut fonctionnaire

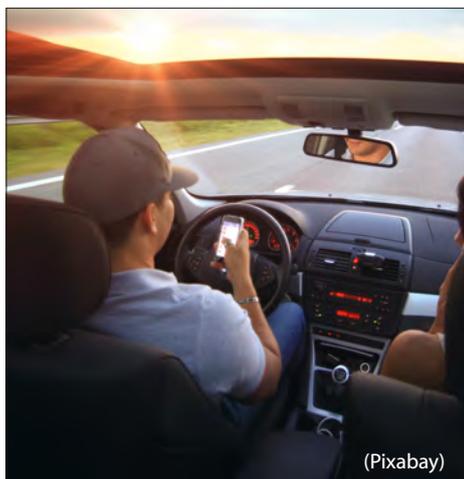
Gérard Belorgey, dans « Le gouvernement et l'administration de la France », 1967, page 421 : « L'urbanisme doit épouser l'automobile parce que tous les citoyens ont épousé l'automobile ou vont l'épouser. Foin des malthusiens aux yeux aveugles qui rejettent l'automobile ».

Une vision affligeante : le président Pompidou n'était pas seul à préconiser l'adaptation de la ville à l'automobile...

Un député très mécontent

Joel Giraud, député des Hautes-Alpes et défenseur très actif du rail, a écrit à la SNCF début janvier 2019 (il utilise régulièrement le train) : « les gares de L'Argentière, Montdauphin et Embrun (dont la modernisation récente a été financée par l'Etat, la Région et les collectivités locales) sont fréquemment fermées lors du passage des trains et en particulier du train de nuit Paris-Briançon. Il faut donc attendre le train à l'extérieur, par des températures très négatives sans abri possible voire même, par deux fois récemment, en pleine tempête de neige. En absence d'information sur la composition du train de nuit, il faut courir, pour trouver sa voiture, sur des quais non déneigés (et même, à L'Argentière, plongés dans l'obscurité depuis une panne que la SNCF tarde à réparer) ».

Les dangers de la vitesse



(Pixabay)

La vitesse sur la route est-elle dangereuse ? Quels sont les dangers spécifiques liés à la vitesse ? Est-ce souvent une cause déclenchante ou aggravante d'accident ? Conduisons-nous avec un maximum de sécurité aux vitesses autorisées ? Quelles sont les erreurs de conduite observées aux vitesses légales ou illégales ?

« Les dangers de la vitesse » : ce livre est le point de vue d'un professionnel, Cuidado Velocidad, formateur à la conduite automobile (formation initiale en auto-école, puis formation continue et « post-permis » auprès des entreprises et des administrations) qui exerce depuis plus de 20 ans et conduit depuis 30 ans.

L'auteur a souhaité donner son point de vue car, souvent, il est affirmé que les accidents seraient principalement dus à des lacunes de la formation en auto-école, au mauvais état des réseaux routiers, au manque de vigilance des conducteurs, à l'alcool au volant, et non à une vitesse inadaptée.

Editeur : Books on Demand. Le livre peut être acheté en ligne (frais d'envoi à prévoir) sur le site de l'éditeur (<https://www.bod.fr/librairie/les-dangers-de-la-vitesse-cuidado-velocidad-9782322127306>), ou commandé en librairie. 48 pages, 4,99 € TTC.

Adieu TER...

Ne dites plus TER mais ZOU ! en Région PACA. Selon Renaud Muselier, président de la Région, « la marque ZOU ! concrétise la promesse d'un changement, unifie et harmonise un réseau plus cohérent et équilibré basé sur l'accessibilité et l'intermodalité ».

TER est devenu Breizhgo en Bretagne, Fluo en Grand Est (« un nom choisi pour son côté jeune, facile et fluide »), Mobigo en Bourgogne-Franche-Comté, Rémi (Réseau de Mobilité Interurbain) en Centre-Val-de-Loire, ALEOP en Pays de la Loire et LIO (Lignes Intermodales) en Occitanie.

En Auvergne-Rhône-Alpes, Nouvelle Aquitaine, Hauts de France et Normandie, le TER s'appelle encore TER : frustrés, les usagers attendent avec impatience un nouveau nom.

Tous ces nouveaux nom régionaux prétentieux pour désigner un service TER bien connu de tous ne font qu'accroître l'impression de

morcellement des services ferroviaires, souvent mal coordonnés entre régions limitrophes, assurés par des matériels bariolés de manières disparates du nom de la Région (l'usager doit savoir que le TER est géré par le Conseil régional alors que son principal souci est que le train arrive à l'heure).

Jacques Ottaviani, FNAUT Aquitaine ■

Le transport par câble : un créneau spécifique

Le transport par câble, ou téléphérique urbain, est l'objet d'une mode (FNAUT Infos 251, 275), comme autrefois le « tramway sur pneus » (FNAUT Infos 275).

Le Câble A-Téléval est un projet (approuvé par l'AUT Ile-de-France) qui reliera le terminus de la ligne 8 du métro parisien (Créteil) à Villeneuve-Saint-Georges vers 2021-2022, via Limeil-Brevannes et Valenton. Un téléphérique « pour survoler les embouteillages », selon un journal local.

L'enquête publique en cours fournit des éléments utiles d'appréciation :

- le coût estimé est de 132 M€ pour 4,5 km, soit environ 30 M€/km ;

- la durée du trajet sera de 17 min soit une vitesse proche de 16 km/h ;

- les 60 cabines de 10 places défilent toutes les 30 secondes, d'où un débit possible de 1 200 voyageurs/h/sens ou 10 000 par jour.

Le Téléval desservira plus de 20 000 habitants et 6 000 emplois. Il franchira la vaste gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges et reliera des communes jusqu'ici séparées par d'imposantes coupures urbaines (voies ferrées, autoroute, lignes à haute tension, LGV...) qui limitent la faisabilité technique et financière d'autres modes de transports.

Quelques observations peuvent aider les associations de la FNAUT à débattre des projets de téléphérique :

- la distance à desservir ne doit pas être trop longue car la vitesse est relativement lente ;

- les cabines doivent dès le départ être dimensionnées pour accueillir le flux prévisible, qui n'est pas celui d'un transport de masse ;

- l'entretien régulier du câble, comme pour les funiculaires, nécessite chaque année l'arrêt complet du service ;

- les effets de l'ordonnance du 18 juin 2015 sur le survol possible des propriétés privées restent à évaluer.

A Grenoble, le téléphérique, mis en service en 1934, modernisé en 1951 et en 1976, permet de franchir une rivière, l'Isère, et d'accéder au fort de la Bastille en profitant d'un beau point de vue sur la ville. À Brest, le téléphérique mis en service en 2016, permet de franchir un fleuve, la Penfeld, et d'admirer le port militaire et la rade.

En résumé, le transport par câble est bien adapté pour gravir des pentes, franchir des obstacles naturels ou mettre fin à l'effet de coupure de certaines infrastructures en milieu urbain. L'intérêt touristique est un élément important à prendre en compte.

Alain Richner, pilote du réseau
Déplacements urbains de la FNAUT ■

Brèves

Déplacements domicile-travail

Trois Français sur quatre prennent leur voiture pour aller travailler : par confort (33 %) ou par obligation (51 %). Seulement 51 % des salariés vivant et travaillant dans la même commune utilisent la voiture. Mais 89 % des salariés travaillant dans une autre commune que celle où ils habitent l'utilisent : en Ile-de-France, ils ne sont que 47 %.

Dans le Cantal, le Gers et la Creuse, seulement 2 % des salariés choisissent le train ou le car ; dans Paris intra-muros, la proportion est de 68 %. L'explication est un étalement urbain de plus en plus prononcé et des transports en commun inexistantes ou largement défaillants. Un salarié privé de voiture voit le nombre des emplois qui lui sont accessibles en moins d'une heure de trajet diminuer de moitié : le besoin de transport collectif est criant (Source : Les Echos).

Appel à projets innovants

L'ADEME vient de lancer un appel à projets intitulé « accélération du développement des écosystèmes d'innovation performants dans le cadre des investissements d'avenir ». Les projets doivent « relever de la mobilité durable, concourir aux objectifs de la future LOM et permettre d'améliorer les mobilités du quotidien pour tous les citoyens et sur tous les territoires grâce à de solutions de transports plus propres, plus efficaces et plus accessibles ».

Suggestion de la FNAUT : créer, dans un département rural, un réseau d'autocars sur le modèle du Bregenzerwald (FNAUT Infos 270). Succès assuré si l'offre est bien adaptée aux besoins ! En clair : on peut oublier « les véhicules automatisés et connectés, la mobilité intelligente, l'amélioration de la fiabilité des transports par câble et l'écoconception des infrastructures routières ».

Sujet de bac (session de rattrapage, toutes sections)

Discuter cette affirmation du sociologue Eric Hamelin, auteur de l'ouvrage « La tentation du bitume, où s'arrêtera l'étalement urbain » (2012) : « il faut ramener de la campagne en ville, et non plus de la ville à la campagne ».

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°276 - ISSN : 0983-172 X
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

Abonnement papier 1 an (10 numéros) : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contactez notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : <https://www.fnaut.fr>

Une ligne fragile

Le 2 juillet 2019, le trafic ferroviaire a été totalement interrompu sur la ligne classique de Maurienne, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane, suite à un nouveau glissement de terrain (le précédent datait de janvier 2019). Les voies ont été recouvertes d'une couche de boue (de 1 à 2 m d'épaisseur) sur 60 mètres.

Tous les trafics ont été bloqués ou détournés : TER Chambéry-Modane, trains de voyageurs France-Italie (TGV SNCF Paris-Turin-Milan et la plupart des trains de nuit Thello Paris-Venise), trains classiques de fret et autoroute ferroviaire alpine.

Ce grave incident met en évidence la fragilité de la ligne classique de Maurienne, et la nécessité de disposer d'une infrastructure fiable pour garantir un report décisif du trafic routier sur le rail. Une autoroute, bien protégée des aléas naturels, a déjà remplacé la route nationale : le rail doit combler rapidement un retard évident. L'interruption du trafic ferroviaire souligne le caractère indispensable de la liaison Lyon-Turin (tunnel interfrontalier et lignes d'accès depuis Lyon et Turin) et renforce l'urgence de sa réalisation.

En aucun cas, contrairement à ce qu'affirment sans cesse les opposants au Lyon-Turin qui ont à nouveau démontré leur totale incompétence et leur irresponsabilité, la ligne classique de Maurienne ne peut constituer une alternative à cette liaison et absorber un report massif de trafic routier, en raison de son profil difficile, de sa capacité insuffisante, de son manque de compétitivité face à la route et - on le vérifie aujourd'hui - de sa sensibilité aux éboulements qui risquent de devenir plus fréquents suite au réchauffement climatique qui déstabilise les parois rocheuses.

Jean Sivardière

Colloque de la FNAUT

Le prochain colloque de la FNAUT sera consacré aux déplacements dans les villes moyennes, avec le soutien de l'association Villes de France. Il aura lieu **jeudi 10 octobre 2019 à Paris.**

Programme et inscription sur le site de la FNAUT : colloque.fnaut.fr

L'avenir du rail

Grands projets et méthodes d'exploitation du train

Les besoins de déplacements des voyageurs à longue distance font de plus en plus partie de la vie quotidienne (voir page 10). Pour les satisfaire autrement que par l'avion, une adaptation des infrastructures ferroviaires est nécessaire : les grands projets de lignes nouvelles ne doivent pas être reportés indéfiniment.

Mais il faut aussi mettre en place une offre (fréquences élevées suivant l'exemple des compagnies aériennes à bas coût), une tarification et une commercialisation adaptées aux voyageurs.

Alors que les initiatives tarifaires récentes de la SNCF présentent à la fois des aspects positifs et négatifs pour les voyageurs, l'exemple de la réforme tarifaire lancée en 2013 par la RENFE (la « SNCF » espagnole a fortement réduit ses tarifs) mérite d'être étudié très sérieusement.

Quant au transport de fret, il est urgent d'en reporter une part importante sur le rail, actuellement handicapé par les petits gabarits de certains ouvrages d'art, la vétusté de ses infrastructures et leur manque de capacité.

Sommaire

Les projets de lignes ferroviaires nouvelles	2
RER B, CDG Express et ligne 17 en Ile-de-France	3
La liaison Lyon-Turin est bien partie	4
Le choix BHNS-tramway : un résumé	5
Le canal Seine-Nord. Des guichets nécessaires	6
La nouvelle grille tarifaire SNCF	7
Le choix audacieux de la RENFE	8
Le 80 km/h : un abandon irresponsable. Les bouchons routiers	9
La canicule et le climat. Les déplacements à longue distance	10
Les nouvelles taxes sur l'avion et le camion	11
Forum des lecteurs	12

Les projets de lignes ferroviaires nouvelles



La priorité doit être évidemment accordée aujourd'hui à la régénération du réseau ferroviaire classique, après des années de sous-investissement, afin de relancer les transports collectifs de la vie quotidienne et limiter ainsi la dépendance automobile.

Pour autant, la FNAUT estime que les projets de lignes nouvelles ne doivent pas être reportés indéfiniment, surtout lorsqu'ils concernent le transport du fret et les liaisons internationales (FNAUT Infos 260, 263, 267 : voir en particulier le rapport de la Cour des comptes européenne).

Les priorités

Le quasi-monopole routier pour le transport du fret fragilise notre économie en la liant au prix fluctuant du pétrole. Or le rail transporte à peine 10% du fret en France mais plus de 23% en Allemagne, 38 % en Suède, 40 % en Suisse, 42 % en Autriche.

Cette exception a un lourd impact sur la sécurité routière, la vie des riverains des grands axes routiers, la balance commerciale et le climat. Elle est due en particulier à la vétusté du réseau ferré, à son inadaptation à un trafic massif de fret, à la saturation des grands axes par les trains de voyageurs, au manque de sillons fret compétitifs face à la route.

La FNAUT préconise donc que la priorité soit donnée au transport du fret sur longue distance, donc au dispositif comprenant :

- la liaison Lyon-Turin, essentielle pour les échanges fret et voyageurs à travers les Alpes (le tunnel de base et ses accès depuis Lyon et Turin forment un ensemble indissociable) ;
- le contournement ferroviaire est de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et l'aménagement

du nœud ferroviaire lyonnais (NFL), indispensables à l'écoulement du fret nord-sud ;

- la ligne (intégralement mixte fret/voyageurs et sans gares TGV excentrées) Montpellier-Perpignan, donnant accès au réseau des LGV espagnoles et au port de Barcelone.

La FNAUT préconise aussi la modernisation (électrification et mise au gabarit) de la ligne Nevers-Chagny (VFCEA), susceptible d'alimenter le Lyon-Turin depuis les ports atlantiques (FNAUT Infos 276).

Un équilibre entre régions

La FNAUT défend également d'autres projets restés en suspens et qui doivent absolument être reprogrammés à des dates plus proches que celles suggérées par le Comité d'Orientation des Infrastructures, dans un but d'équilibre des investissements entre régions :

- le tronçon Paris-Mantes, première phase de la ligne nouvelle Paris-Normandie ;
- le très court barreau Roissy-Creil, projet dit Roissy-Picardie (FNAUT Infos 276), qui permettra de rattacher Amiens au réseau des LGV mais concerne aussi la vie quotidienne des employés de Roissy ;
- les aménagements de la ligne classique Bordeaux-Toulouse au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse puis la section Agen-Toulouse comme première phase de la LGV Bordeaux-Toulouse, la section classique étant la plus sinueuse.

D'autres projets à accélérer

Il s'agit d'abord de la ligne nouvelle Marseille-Toulon (dont la nouvelle gare souterraine de Marseille).

Le prolongement de la LGV Rhin-Rhône de Belfort à Lutterbach (35 km), réclamé par le Sénat et acté par la ministre, apparaît également comme un complément fort utile, qui valorisera la LGV Rhin-Rhône actuelle, trop courte, sur l'axe radial comme sur l'axe transversal. Une gare TGV-TER à Vandières valoriserait de même la LGV Est.

Renforcer les atouts du rail

Le TGV ne peut fonctionner correctement et renforcer ses atouts que si le réseau des LGV est complété.

Rappelons par ailleurs que, si les projets de lignes nouvelles concernent les déplacements de personnes à longue distance et internationaux (Paris-Italie, France-Espagne), ils facilitent aussi les déplacements quotidiens en désengorgeant des lignes classiques : Marseille-Nice, Bordeaux-Toulouse, Nîmes-Narbonne, Paris-Mantes. La ligne d'accès au tunnel du Lyon-Turin depuis Lyon sera utilisable par les TER reliant les villes du sillon alpin à Lyon.

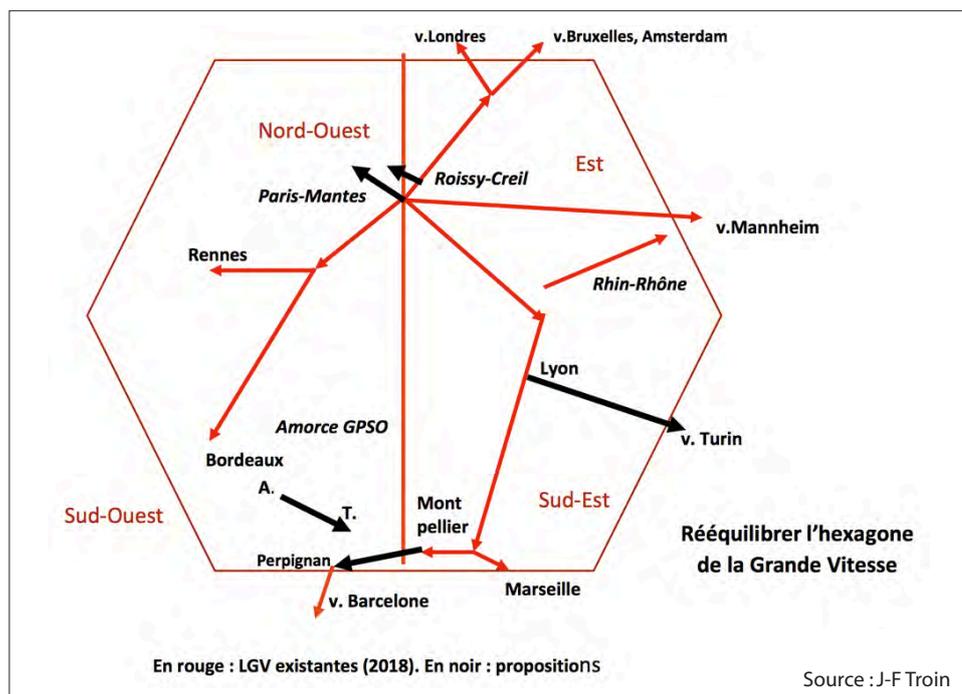
La concrétisation simultanée des liaisons internationales vers l'Italie et l'Espagne et de projets nationaux plus modestes permettrait à la fois d'obtenir enfin des connexions ferroviaires à haut débit avec l'ensemble de nos voisins européens et d'avoir une répartition plus équilibrée des lignes nouvelles sur le territoire français.

Le financement

Un effort exceptionnel de financement est indispensable pour mener à bien tous ces projets dans des délais raisonnables. Est-ce utopique ?

- Par tête d'habitant, la France investit 38 € dans les travaux ferroviaires ; l'Allemagne 69 € et la Suisse 362 € (source La Vie du Rail).
- On a bien réussi à financer le Grand Paris Express (y compris des lignes inutiles ou luxueuses), le canal Seine-Nord et de nombreux projets autoroutiers totalement contradictoires avec les objectifs environnementaux (biodiversité, climat) du gouvernement. Or l'ensemble des projets évoqués ci-dessus est moins coûteux (environ 28 Md€) que le seul Grand Paris Express (dont le coût est passé de 25 à 35 Md€ en 2017)...

Jean-François Troin, animateur du réseau LGV-TGV de la FNAUT



Le terminal 4 de CdG



Aéroport de Roissy-CdG (Wikipedia)

Chaque jour 14000 Picards se rendent à Roissy. L'Oise est le second département pourvoyeur d'emplois directs de Roissy (14,6%) et 90 % de ces déplacements se font en voiture. L'exploitation du terminal 4 entraînera donc une hausse de ces migrations quotidiennes.

Le dossier du maître d'ouvrage insiste sur l'accessibilité routière alors que le recours à la voiture est trop souvent obligatoire et que la solution la plus pratique pour les salariés et passagers et la plus écologique est le développement des transports collectifs.

La FNAUT Hauts de France soutient la construction du barreau ferroviaire Roissy-Picardie (LNRP) qui montre là toute sa pertinence. Cette liaison correspond à une demande des usagers picards qui sont, en raison de la disparition des bassins d'emploi traditionnels, amenés à effectuer des migrations quotidiennes vers d'autres régions.

En complément du barreau LNRP, qui doit être soutenu par ADP et réalisé avant l'installation du nouveau terminal, il faut mettre en place des transports de rabattement et des pôles d'échanges dans les agglomérations telles que Crépy-en-Valois, Senlis, Chantilly, Creil, Pont-Sainte-Maxence et Compiègne.

FNAUT Hauts de France ■

Pour l'AUT, Roissy constitue déjà l'un des principaux générateurs de mobilité d'Ile-de-France. Or les projets de développement indiqués dans le dossier d'enquête renforceront les besoins de mobilité des passagers aériens et ceux des employés.

L'AUT est particulièrement attentive à la nécessité d'orienter les déplacements actuels et futurs vers les transports publics (sans oublier les modes doux pour les déplacements sur les petites distances).

Le maître d'ouvrage affirme avoir pour objectif de faire passer la part des transports publics de 30 % à 50 % pour les voyageurs et de 10% à 50 % pour les employés.

Par conséquent, les investissements à venir devront porter essentiellement sur les transports publics et non sur l'infrastructure routière qui ne doit constituer qu'un complément aux précédents.

AUT/FNAUT Ile-de-France ■

Ile-de-France :
RER B, CdG Express et ligne 17

Gare RER B de Roissy-CdG 2 (MD)

Le RER B assure seul la desserte ferrée, hors grandes lignes, de l'aéroport de Roissy, cumulant les fonctions de desserte omnibus de la banlieue nord et de liaison « rapide » ville-aéroport. Il en résulte un service très médiocre, aucune des deux fonctions n'étant correctement remplies.

Les investissements en cours (modernisation de l'infrastructure, terminus intermédiaires, signalisation Nexteo, matériel roulant à deux niveaux à partir de 2024...) devraient améliorer le service rendu aux voyageurs quotidiens. Mais les trains de grande capacité à deux niveaux, indispensables pour la desserte banlieue, seront difficilement accessibles aux voyageurs munis de bagages et la liaison ville-aéroport se dégradera.

C'est pourquoi, lors de l'Enquête Publique sur le CdG Express en juillet 2016, l'AUT/FNAUT Ile-de-France a pris position en faveur de cette liaison moderne destinée à relier l'aéroport de Roissy et le centre de Paris. Le CdG Express devra être doté d'un matériel roulant adapté aux voyageurs aériens.

L'AUT avait cependant émis de nombreuses réserves :

- SNCF Réseau étant l'un des maîtres d'ouvrage de ce projet, il est à craindre qu'une part de ses ressources financières et humaines ne soit consacrée à la construction du CdG Express au détriment de la modernisation du réseau francilien.

- L'AUT demande que des modalités d'abonnement préférentiel à CdG Express soient proposées aux employés de l'aéroport et que les entreprises du site soient sollicitées pour compenser le manque à gagner résultant de ces tarifs préférentiels.

- La création du CdG Express devra aboutir à la suppression des trains directs Gare du Nord - Roissy du RER B pour les remettre à la disposition des usagers quotidiens.

- Le CdG Express ne peut être accepté que s'il n'a pas d'effet négatif sur le fonctionnement du RER B. Sur ce point, l'AUT rejoint l'analyse d'Ile-de-France Mobilités et, sans remettre en cause la pertinence de ce projet, souhaite que la priorité soit donnée à l'amélioration du RER B et des lignes du nord francilien, en abandonnant l'objectif de mise en service pour les JO de 2024. La récente décision gouvernementale va dans ce sens et l'AUT s'en félicite.

- L'AUT souhaite qu'un arrêt intermédiaire soit prévu à Stade de France pour permettre une correspondance aisée entre le CdG Express et la ligne 15 du Grand Paris Express. Cette interconnexion procurerait aussi un deuxième accès à La Défense sans passer par Paris.

- L'AUT rappelle la nécessité de réaliser avant le CdG Express la liaison piétonne souterraine entre la gare de l'Est, Magenta et la Gare du Nord qui mettra les voyageurs du CdG Express en relation avec trois lignes de RER (E à Magenta avec accès direct à La Défense, B et D à Gare du Nord) en plus des trois lignes de métro (4, 5 et 7) qui desservent la gare de l'Est, et du réseau des autobus parisiens.

Un doublon ruineux

Dans le même avis de 2016, l'AUT déplorait l'existence du projet ligne 17 du Grand Paris Express, concurrent du CdG Express.

Il serait souhaitable que l'Etat fasse un choix, au profit du CdG Express, entre ces deux projets portés par des Établissements Publics placés sous la tutelle de l'Etat (et par ADP dont l'Etat détient plus de 50 % du capital) et mette fin à ce doublon ruineux (un triplon avec le RER B).

Les arbitrages de février 2018 ont placé le tronçon Le Bourget RER - Le Bourget Aéroport de la ligne 17 parmi les priorités olympiques et les travaux débutent. Pour le reste de la ligne, l'AUT estime que la liaison ville-aéroport sera déjà assurée par le CdG Express même si son ouverture est retardée, et ne justifie pas la poursuite de cette ligne jusqu'à CdG. La desserte épisodique de manifestations et expositions ne justifie pas non plus ce projet, sachant que Le Bourget sera desservi par le tronçon déjà lancé de la ligne 17 et que le Parc des Expositions de Villepinte est déjà desservi par le RER B qui sera doté de rames plus capacitaires à partir de 2024. Seule une urbanisation massive du secteur du triangle de Gonesse et au-delà pourrait justifier un tel investissement. Mais le projet Europa City verra-t-il le jour ? Les autres projets généreront-ils un trafic justifiant une infrastructure aussi lourde et aussi onéreuse ?

Le Lyon-Turin est bien parti

Ligne ferroviaire transalpine (MD)

On voit mal aujourd'hui comment le Lyon-Turin pourrait ne pas voir le jour. Tous les signaux sont au vert.

Les députés ont conforté le projet, qui fait aujourd'hui l'objet d'un consensus. Véronique Riotton, députée LREM, a fait adopter un amendement selon lequel les études relatives à la ligne française d'accès au tunnel international de base devront être achevées avant 2023.

Les idées de la France Insoumise et des députés Delphine Batho et François-Michel Lambert ont été balayées. Il est bien difficile de réclamer une décroissance du trafic aérien et une croissance du fret ferroviaire tout en dénonçant le Lyon-Turin grâce auquel on pourra concurrencer l'avion, reporter un million de camions par an sur le rail et soulager les riverains des axes routiers.

Côté italien, un échec électoral cinglant a affaibli le mouvement M5*, farouchement opposé au Lyon-Turin. Face à son associée au sein du gouvernement italien, la Ligue du nord, M5* a perdu la moitié de ses voix lors des élections européennes, passant de 34 % à 17 %. Dans le Piémont, les listes de droite et de gauche favorables au Lyon-Turin ont obtenu plus de 85 % des suffrages.

Les deux États ont lancé la procédure des appels d'offres pour le creusement du tunnel interfrontalier.

Les travaux se poursuivent. Plus de 28 km de galeries, dont 9 km du tunnel définitif, ont déjà été creusés.

Iveta Radicova, coordinatrice des investissements ferroviaires sur le corridor méditerranéen, a confirmé que l'Union Européenne cofinancerait le tunnel à hauteur de 55 % (et non 40% comme prévu initialement), et à hauteur de 50 % les accès au tunnel, « aussi importants que le tunnel lui-même », à condition qu'ils soient dimensionnés correctement (aucun financement n'était prévu).

Cet engagement réduit fortement la participation de la France (- 3 Md€) et de l'Italie (- 1,6 Md€).

Il contredit radicalement les préconisations absurdes du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) présidé par l'ancien député PS Philippe Duron (FNAUT Infos 263).

Selon le COI, il aurait suffi de moderniser la ligne historique Dijon-Ambérieu-Modane, ce qui n'aurait permis ni d'améliorer les relations TER entre Lyon et les villes du sillon alpin, ni de reporter sur le rail le trafic routier entre l'Espagne et l'Europe centrale (la moitié du trafic total).

Aujourd'hui, l'ensemble de la liaison est estimé à 18 Md€ : 7,7 Md€ pour les accès français ; 8,6 Md€ pour le tunnel ; 1,7 Md€ pour les accès italiens. Soit, pour la France, 7,7 Md€ (accès) et environ 2 Md€ (tunnel). Un rephasage des accès français est engagé afin de réduire leur coût de moitié, ce qui ramènerait à 5 Md€ la charge financière de la France (un tel travail a déjà été effectué en Italie).

L'éboulement intervenu le 2 juillet entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane (ce n'est pas le premier) a interrompu tout le trafic France-Italie sur la ligne classique considérée comme fiable par les opposants, aujourd'hui marginalisés : leur dernière manifestation a rassemblé 120 personnes, dont 60 italiens...

Bien dit

Iveta Radicova, coordinatrice des projets ferroviaires sur le corridor méditerranéen : « Nous avons détruit le climat. Il est de notre responsabilité d'investir massivement pour léguer aux générations futures des infrastructures comme le Lyon-Turin qui permettront de lutter durablement contre le réchauffement climatique et la pollution ».

Les arguments de la FNAUT

Suite aux élections européennes, la FNAUT s'est adressée aux eurodéputés et aux parlementaires français et leur a rappelé que, bien loin d'être une aberration technique, écologique et économique comme l'affirment les opposants, le Lyon-Turin est fondamental pour la protection de l'environnement et l'aménagement du territoire européen.

● **Le tunnel transfrontalier et une ligne nouvelle depuis Lyon et Turin sont indispensables.** La capacité de la ligne actuelle et de son tunnel monotube ne permet pas d'y reporter massivement le trafic routier. Elle est limitée par les nouvelles règles de sécurité et par la croissance du trafic voyageurs, comme l'ont montré SNCF Réseau et RFI.

● Le profil de cette ligne de montagne implique d'autre part **des coûts d'exploitation qui rendent le rail non compétitif face à la route.** Un itinéraire ferroviaire de profil plus plat et de plus grande capacité est donc indispensable : il réduira de plus d'un tiers les coûts d'exploitation du rail.

● **Le trafic potentiel de la nouvelle liaison est énorme.** Depuis 5 ans, le trafic des camions à travers les Alpes françaises (flux nord-sud et est-ouest) a augmenté de plus de 12 % pour atteindre aujourd'hui 3 millions de véhicules par an et sa croissance s'accroît. Il n'existe donc aucune raison de sous-estimer le trafic potentiel du Lyon-Turin.

● **La Suisse**, soucieuse de protéger son environnement, a financé seule deux tunnels de base (le Lötschberg et le Gothard) sur l'axe nord-sud (un troisième, le Ceneri, est en construction) pour absorber un trafic annuel de 1,2 million de camions seulement : le trafic routier annuel est devenu inférieur à 1 million de camions, et la part modale du rail supérieure à 70 % sur l'axe nord-sud (contre 10 % seulement entre la France et l'Italie).

● **Le coût de l'infrastructure** annoncé par les opposants est fantaisiste. Le vrai coût de l'ouvrage est très inférieur aux 26 milliards d'euros évoqués avec complaisance par les opposants (et même la Cour des comptes), voir plus haut.

● **Le projet est utile aussi pour les voyageurs.** Les usagers quotidiens des TER reliant Lyon aux villes du sillon alpin (Grenoble, Chambéry, Aix, Annecy) et les voyageurs utilisant les TGV Paris-Lyon-Turin-Milan en bénéficieront.

Les déplacements entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent aujourd'hui essentiellement par avion (3 millions de passagers par an, autant qu'entre Paris et Toulouse) et par route : une partie de ces trafics se reportera sur le rail, ce qui entraînera une réduction des nuisances aériennes et routières.

En conclusion, le Lyon-Turin est un projet rationnel qui, accompagné d'une taxation kilométrique des camions analogue à la RPLP suisse, permettra seul de transférer sur le rail une part significative du trafic routier transitant à travers les Alpes françaises, et de libérer les vallées alpines et le littoral méditerranéen des insupportables nuisances routières que leurs habitants subissent actuellement. La nouvelle liaison, comparable au tunnel sous la Manche, permettra par ailleurs de rééquilibrer l'espace économique européen au bénéfice de l'arc méditerranéen.

L'opinion évolue

La métropole européenne de Lille (MEL) envisage la création de 5 nouvelles lignes de tramway, certaines prolongeant l'actuel Mongy. Une pétition de la municipalité de Seclin a déjà reçu d'innombrables commentaires favorables, qui confirment le point de vue de la FNAUT.

Quelle évolution par rapport à ce que nous entendions voilà quelques années à l'encontre du tramway ! Le travail patient mené par la FNAUT au fil du temps a fini par payer : Hubert Falco, maire de Toulon, est bien le seul à n'avoir rien compris ...

Mais on mesure ici aussi le décalage entre élus et citoyens : les 5 lignes de tramway ne sont qu'un projet, annoncé pour ... 2035 (les élus de Nantes annoncent 3 lignes nouvelles pour 2026 ; la MEL avait déjà annoncé en 2000 un tram-train pour 2010 : on l'attend toujours). Envisager le tramway est très bien, mais les moyens financiers ne sont pas suffisants pour résorber le retard pris depuis 20 ans. Ce n'est pas 2 Md€ qu'il faudrait d'ici 2035 mais 10.

Gilles Laurent et Didier Grimault,
Union des Voyageurs du Nord

Toulon : des bus électriques, mais pas de tramway



Bus toulonnais en site propre (Wikipedia)

Toulon va investir 61 M€ dans l'achat de 136 autobus propres (électriques, hybrides et au gaz), soit 43 % des véhicules circulant sur le réseau local. Selon le maire Hubert Falco, « grâce aux bus hybrides achetés depuis 2011, les émissions de particules fines ont régressé de 30 % ; mieux respirer à Toulon, c'est notre priorité. En écologie, il y a ceux qui en parlent et ceux qui agissent ».

M. Falco oublie que Toulon reste la seule métropole française à ne pas être équipée d'une ou plusieurs lignes de tramway. Le Collectif Tramway dénonce « le refus coupable d'introduire un outil efficace, non polluant, rapide, ponctuel, confortable donc attractif ; les jeunes en subiront les conséquences. Quant au BHNS, il manquera de capacité sur l'axe lourd La Seyne - La Garde comme l'ont démontré les experts, et il ne disposera d'aucun site propre à La Seyne, Saint-Jean-du Var et La Coupiane, quartiers denses et encombrés. Faute de capacité, les bus, même propres, ne changeront rien à un schéma de l'ancien temps ».

Jean-François Guyetand, président
du Collectif Tramway de Toulon



Tramway de Nice (MD)

Le point de vue de l'utilisateur

Accessibilité - Les performances sont voisines dès lors que le matériel roulant est à plancher bas et que les gares et les quais sont correctement aménagés.

Confort - Le confort de roulement du BHNS est plus limité que celui du tramway (roulis, freinage). D'autre part le tramway offre plus d'espace à bord (vélos, poussettes, fauteuils roulants). Il risque moins la saturation que le BHNS (si la clientèle croît, on peut allonger les rames ou en accoupler).

Vitesse, régularité, fréquence - Les performances sont voisines si on a un vrai BHNS (site propre intégral, priorités aux carrefours, portes banalisées, pas de vente à bord) comme le Busway de Nantes (FNAUT Infos 265). En pratique, cependant, les compromis avec la circulation automobile sont plus faciles, donc plus fréquents, avec le BHNS, ce qui en réduit la vitesse commerciale, la régularité et la fréquence maximale. Souvent le site propre du BHNS est discontinu (voir le projet de Toulon), c'est plus rare dans le cas du tramway.

Le point de vue du technicien : l'insertion urbaine

Le bruit est comparable si les bus sont électriques. En certains points durs, le tramway peut cependant être bruyant.

L'emprise nécessaire pour le tramway est plus étroite (5,85 m contre 6,50 sur la base des exemples lyonnais), l'insertion du tramway est donc plus facile.

Le choix du tramway exige des **travaux préalables** plus importants et plus longs, mais les travaux ultérieurs sont moins fréquents (pas d'ornièrage).

L'engazonnement de la plateforme du tramway est possible sur toute sa longueur sauf aux stations et aux carrefours, l'effet sur l'esthétique de la ville peut être spectaculaire.

Le point de vue du décideur politique

Le site propre - Si l'élu choisit le tramway, les compromis avec la circulation automobile sont plus difficiles, la vitesse commerciale est plus élevée, le tracé est définitif. Le choix du tramway exige plus de courage politique.

Trafic potentiel - Le tramway est à l'évidence le choix pertinent sur les axes lourds, à fort trafic potentiel. Le BHNS n'est adapté que si le trafic potentiel est modéré

(25 000 voyageurs/jour, bus de 18 m), ce qui est généralement le cas dans les agglomérations de moins de 150 000 habitants.

Dans les grandes agglomérations, le BHNS risque la saturation. Il ne possède pas (ou peu) de réserve de capacité sur les axes lourds. Il faut en effet tenir compte de la croissance naturelle du trafic, de l'urbanisation future de l'axe du TCSP et de l'effet TCSP, souvent sous-estimé.

Dépense immédiate et à long terme - La dépense de la collectivité est deux fois moins élevée pour le BHNS. Mais il faut tenir compte de la nécessité de renouveler les bus, des dépenses d'entretien et de la différence de recettes (le tramway attire davantage de clientèle). A long terme, la différence s'estompe si la fréquentation est élevée, la dépense par voyage est même plus faible d'environ 10 % dans le cas du tramway.

Le point de vue du citoyen

Ambition environnementale - Le choix du tramway est plus ambitieux car le tramway attire bien davantage l'automobiliste que ne peut le faire le BHNS : si le tramway remplace une ligne de bus en site banal, la clientèle, en moyenne, double au minimum ; si le BHNS est choisi, la clientèle n'augmente que de 30 à 40 % en moyenne, le report modal est plus faible.

Bilan carbone - Alstom et Carbone 4 ont comparé les deux modes sur leur cycle de vie (construction et exploitation) : le bilan du tramway est bien plus favorable.

Il semble que le BHNS à batterie soit moins écologique que sa version « trolleybus », ce qui modifie alors à son désavantage le bilan du BHNS.

Structuration de la ville - Spontanément, la ville se densifie le long d'un axe de tramway, d'où un trafic supplémentaire que le tramway peut encaisser grâce à sa forte capacité. L'effet structurant du BHNS est plus faible.

Conclusion

Par son attractivité sur l'automobiliste et sa capacité évolutive, le tramway est, sur les axes lourds, la réponse la plus pertinente aux besoins futurs (pétrole, pollution, climat). Le créneau de pertinence du tramway est généralement sous-estimé, celui du BHNS est surestimé (capacité, coût, attractivité)

Le développement des réseaux de tramway rencontre l'adhésion des citoyens, qui y voient aussi un élément d'attractivité pour leur ville.



Voici la lettre ouverte adressée par l'ADTC de Grenoble à Elisabeth Borne et Laurent Wauquiez au sujet des fermetures de guichets dans les gares SNCF.

Les fermetures de guichets SNCF se multiplient non seulement dans les petites gares, mais à présent dans celles des villes moyennes. A Chambéry, un nœud ferroviaire important, les guichets n'ouvrent qu'à 11h45 !

Mais, depuis mars 2019, la SNCF pénalise lourdement les usagers sans billet, même s'ils se présentent spontanément au contrôleur. La possibilité d'acheter un billet dans le train au tarif normal disparaît, y compris lorsque la gare de montée est fermée, le distributeur automatique de billets absent ou en panne. Réponse invariable : « vous n'avez qu'à prendre le billet à l'avance et par internet ». Une réponse inadmissible pour une entreprise de service public :

- elle ignore les contraintes amenant l'utilisateur à improviser son déplacement ou à modifier son trajet ;

- elle ignore les difficultés pour finaliser l'achat d'un titre de transport sur un téléphone ou sur une borne récalcitrante, et les limites géographiques des bornes ;

- elle ignore les usagers qui n'ont pas de téléphone connecté ou qui ne savent pas s'en servir ;

- elle ignore les difficultés à acheter un billet, celles dues à un problème informatique, comme celles dues à un défaut de conception, par exemple l'impossibilité d'acheter un billet pour un parcours avec plus de deux correspondances ;

- elle enlève à l'utilisateur le choix du mode d'achat, du mode de paiement, de l'itinéraire et même des horaires (le site oui.sncf ne propose qu'une partie de l'offre disponible en privilégiant systématiquement les parcours en TGV et n'affichant pas les TER) ;

Je me rends en voiture à la gare de Tracy-Sancerre où je constate l'absence de guichet, de distributeur et de compositeur. Une grande affiche indique que tout voyageur doit être muni d'un billet avant de monter dans le train. Les montants des amendes et les tarifs de bord prohibitifs sont affichés. Il est même précisé que si le billet n'est pas composé, le voyageur doit payer 20 € ! La SNCF ne préconise pas où acheter son billet, je renonce au train et je remonte dans ma voiture...

Jacques Vaisson, TARSLY ■

- elle propose sans avertissement des gares différentes de celles demandées (Montpellier Sud-de-France au lieu de Saint-Roch) ;

- elle rend nettement plus compliqué le fait de changer son billet (alors que dans le même temps, l'utilisateur qui n'a pas le billet pour le bon train est pénalisé davantage) ;

- elle rend bien plus compliqué le fait de bénéficier de réductions ;

- elle enlève la possibilité de bénéficier de la dégressivité kilométrique en obligeant l'acheteur à fractionner son trajet (ce qui nécessite une habileté et une connaissance du réseau qu'ont peu d'utilisateurs) ;

- elle accentue l'exclusion des populations les moins mobiles, peu à l'aise avec les outils numériques, peu cultivées, ou vivant dans des régions mal couvertes par internet ou sans dessertes directes en train.

Les seuls usagers qui ne pâtissent pas trop de cette politique sont les abonnés et ceux qui effectuent des trajets très simples, avec au plus une correspondance. Cette dégradation sans précédent, qui met encore plus à mal l'unité du réseau ferré et du territoire, est suicidaire pour le rail et désastreuse pour les autres acteurs.

Les pétitions pour le maintien des guichets ont beau se multiplier, la FNAUT proteste, le défenseur des droits alerte sur le non-respect des droits causé par la fracture numérique, rien n'y fait.

À l'heure où de nombreuses Autorités Organisatrices des Mobilités cherchent à unifier leur tarification et leurs réseaux, l'éclatement du réseau ferré national en entités gérées sans coordination entre elles est un très mauvais signal.

Il est grand temps que le pouvoir politique impose à la SNCF et aux futurs opérateurs privés des obligations de service public et d'interopérabilité qui permettent à l'utilisateur d'acheter facilement un titre de transport en gare, et y compris si son trajet est composé de plusieurs tronçons exploités par des opérateurs différents. Comme en Suisse.

Les conventions entre les Régions et la SNCF doivent être revues pour maintenir des services physiques et humains de distribution, comme certaines Régions l'ont déjà fait.

Nathalie Teppe, présidente, ADTC ■

Un canal inutile et ruineux



Elisabeth Borne a salué l'adoption par la Commission européenne du canal Seine-Nord dont l'utilité reste à démontrer. Les travaux seront financés à 40 % au moins par l'UE.

Selon la ministre, le canal favorisera le report modal des trafics de fret de la route vers la voie d'eau. Elle désavoue ainsi l'administration.

Comme l'a démontré en 2013 le rapport Massoni-Lidsky (CGDD et IGF) après bien d'autres études, le canal 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 proviendrait de la route et 37 % du rail (soit 13,3 % du fret ferroviaire actuel sur cet axe).

Le fret routier sur l'autoroute A1 diminuerait de 3,8 % seulement (à titre de comparaison, la réalisation complète du projet Lyon-Turin permettra de transférer sur le rail au moins un tiers du trafic routier franco-italien). Et, selon l'ADEME, si une tonne-kilomètre de fret passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO2 sont économisés ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis.

Ce n'est pas l'hinterland des ports du Havre et de Rouen, où d'importants investissements ont été réalisés, qui sera élargi à l'Europe du Nord, mais celui d'Anvers et de Rotterdam qui sera renforcé en Ile-de-France au détriment des deux ports français. Cet effet pervers a été bien perçu, et dénoncé vigoureusement par... Edouard Philippe quand il était maire du Havre (« un gâchis économique et environnemental »).

Il fallait en priorité renforcer l'influence des ports du Havre et de Rouen en rendant leur desserte ferroviaire vers l'est et le sud plus performante : la part de nos importations transitant par nos ports est déjà très faible...

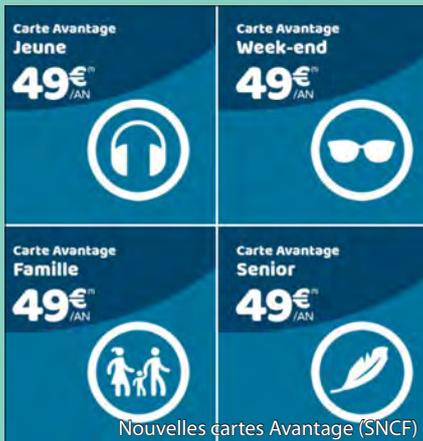
La décision du gouvernement est prématurée : le financement des infrastructures de transport a été renvoyé à la loi de finances 2020. Il y avait d'autres priorités que ce canal ruineux pour l'Etat et les collectivités concernées. Curieusement, à de rares exceptions près (FNAUT Infos 217), les écologistes, qui ont attaqué avec virulence le Lyon-Turin, ont gardé le silence sur le canal.

Les nouveautés

Le 9 mai dernier, Rachel Picard, directrice générale de Voyages SNCF, a présenté les nouvelles dispositions tarifaires de la SNCF : « plus simple et moins cher ».

Désormais, il n'existe plus que trois tarifs : seconde, première et business première dans les TGV (hors Ouigo) et les trains Intercités. Ces tarifs remplacent notamment les actuels tarifs Prem's, Loisir et Pro.

Le nom Prem's restera utilisé pour les tarifs les moins chers. Tous les billets seront désormais échangeables ou remboursables (y compris les billets Prem's), gratuitement jusqu'à trente jours avant le départ, puis pour 5 euros jusqu'à 3 jours et 15 euros jusqu'au départ du train.



De nouvelles cartes de réduction seront toutes vendues à 49 € pour un an. Elles garantissent toutes une réduction sur tous les billets : de 30% pour les adultes, et éventuellement de 60% pour les enfants (de 4 à 11 ans) jusqu'à trois enfants.

La carte Avantage Jeune remplace la carte Jeune SNCF (actuellement vendue 50 €) pour les 12-27 ans. La carte Avantage Senior remplace la carte Senior+ (actuellement vendue 60 €) pour les plus de 60 ans. La carte Avantage Week-end pour les 27-60 ans remplace la carte Week-end (actuellement vendue 75 €). La carte Avantage Famille remplace l'actuelle carte Enfant+ (vendue 75 €) qui permet à un adulte et un éventuel accompagnant d'emmener jusqu'à 3 enfants. Ces deux dernières cartes sont valables sur un aller-retour incluant un jour de week-end.

Les détenteurs d'une carte Avantage bénéficient aussi de réductions sur certains services : 15% de réduction sur les menus du bar, sur Ma location Avis, service de location de voitures, ou encore sur Mes bagages services, service d'acheminement des bagages du domicile à la destination.

Les cartes Avantages sont applicables ou non selon les Régions dans des conditions très variables, mais pas sur les Ouigo.

Enfin, une nouvelle carte Liberté à 399 € par an remplace les actuels abonnements Fréquence qui donnaient de fortes réductions sur les TGV classiques et Intercités dans toute la France.

La nouvelle grille tarifaire de la SNCF : de la publicité à la réalité

La SNCF a annoncé le lancement de nouvelles cartes de réduction à prix réduits, des pourcentages de réductions augmentés, une utilisation du train assouplie et l'objectif de proposer un voyage sur deux à tarif réduit (encadré). La FNAUT a reçu de nombreuses réactions dont le bilan est nettement moins favorable que celui annoncé par la SNCF, voire opposé.

Nous avons rappelé (FNAUT Infos 274) les points positifs des nouvelles cartes : meilleure lisibilité, baisse des prix d'achat, réductions accordées portées de 25 % à 30 % dans tous les cas. L'effort est particulièrement net pour les familles qui, avec la tarification actuelle, ne pouvaient quasiment jamais prendre le train. L'amélioration de l'offre Pro est également très sensible (baisse des prix, conditions d'utilisation). Mais la SNCF a gardé le silence sur les aspects négatifs.

1. L'information sur les prix doit être impérativement améliorée.

L'information sur les prix maximum Business 1^{ère} (référence pour les 1^{ère} et 2^e classes) doit être améliorée rapidement pour l'ensemble des relations. C'est une obligation réglementaire pour les prix fixés par le yield management.

Des informations synthétiques doivent mentionner les réductions accordées par les Régions aux possesseurs de cartes nationales pour les trajets nationaux, interrégionaux et régionaux. Dans le cas des trajets avec correspondance, il faut rétablir le prix payé pour chaque parcours.

2. A l'inverse des annonces de la SNCF et des attentes des clients, la souplesse d'utilisation du train se dégrade sensiblement.

Tous les billets sont dorénavant échangeables et remboursables, mais les conditions d'échange et de remboursement sont fortement dégradées :

- 15 € dès l'avant-veille du voyage au lieu de la veille pour les voyageurs sans carte de réduction ;

- de 5 € au lieu de la gratuité à partir de J-30 et 15 € au lieu de 5 €, et dès J-2 au lieu de la veille du départ pour les voyageurs munis d'une carte.

Les nouvelles formalités sont donc plus coûteuses et plus contraignantes qu'avant, y compris pour les déplacements professionnels ou fréquents (Liberté) : la tolérance « train avant - train après » sans changement de billet est supprimée.

3. Si certains prix baissent, le nombre de trains pour lesquels les réductions sont valables diminue.

C'est le cas des nombreux Intercités qui ont été transférés aux Régions (où ils sont d'ailleurs commercialisés de façon pratique : tarification simple, contrôle à bord, réservation facultative).

Les TGV traditionnels Inoui se raréfient, certains sont remplacés par des TGV Ouigo dont la tarification est spécifique et qui desservent essentiellement les grandes relations radiales.

4. Certaines réductions sont accentuées mais de nombreux prix augmentent fortement.

« Les prix n'augmenteront pas », avait affirmé Rachel Picard.

Si, dans la nouvelle gamme Avantage, les prix du train restent raisonnables ou régressent légèrement, les possesseurs des cartes Liberté (ex Fréquence) expriment de nombreux et forts mécontentements.

Les prix augmentent de 10 % en 1^{ère} classe (comme annoncé) mais souvent aussi en 2^e classe, de l'ordre de 18 % avec des fourchettes comprises entre 7 % et 27 % (ce n'était pas annoncé et n'a été découvert qu'après publication des prix). Les cartes ne sont maintenant payables qu'en une seule fois.

Les nouvelles tarifications régionales conduisent, dans certains cas, à des augmentations supplémentaires importantes.

Le yield management (variation des prix en fonction de la date d'achat) est poussé à son extrême, avec une baisse de quelques prix faibles mais une forte hausse des prix les plus élevés. Officiellement, le prix moyen baisse. Mais cette baisse est d'abord due au TGV Ouigo.

La FNAUT estime indispensable de revoir à la baisse les tarifs Liberté, particulièrement en 2^e classe, dont les dernières hausses sont abusives et portent manifestement atteinte au pouvoir d'achat.

Jean Lenoir ■

Le choix audacieux de la RENFE



Wikipedia

Une baisse des prix pour attirer de nouveaux clients est le pari qu'a osé faire la RENFE, la SNCF espagnole, en 2013 (FNAUT Infos 241).

L'Espagne possède le premier réseau de LGV d'Europe, le deuxième derrière la Chine, avec 3 240 km de lignes début 2017 (la carte représente le réseau actuel). Un ambitieux plan de construction de LGV vise à mettre toutes les capitales régionales à moins de 3h de Madrid et 5h30 de Barcelone.

Un succès médiocre

En 2014, la fréquentation de l'AVE (le TGV espagnol) stagnait : 11 000 passagers par km de LGV, contre 27 000 en Italie et 61 000 en France. Un résultat qui s'expliquait par la faible densité démographique du pays, un niveau de vie inférieur au nôtre et une crise économique très sévère après 2008. Début 2013, le taux d'occupation des AVE, nettement plus faible que celui des TGV, n'était que de 60 %. Alors que la LGV Paris-Marseille transportait 32 millions de voyageurs par an en desservant trois agglomérations totalisant 14 millions d'habitants, la LGV Madrid-Saragosse-Barcelone, qui dessert 9 millions d'habitants, n'en transportait que 6 millions.

Une réforme tarifaire

Une des raisons de l'incapacité de l'AVE (le TGV espagnol) à plaire était le prix élevé des billets. Selon un rapport publié en 2014 par l'Université de Barcelone, le passager moyen était de classe moyenne supérieure.

En février 2013, afin d'enrayer la baisse du trafic constatée en 2012, une politique commerciale audacieuse a été lancée. Le tarif général de la RENFE a été abaissé de 11 % et des offres promotionnelles ont permis de réduire le prix de certains billets de 20 % à 70 % : le prix moyen du billet a diminué de 27 %.

Ainsi, les tarifs AVE des classes Tourist et Tourist + (elles offrent un bon niveau de confort) ont baissé de 11 %. Des nouveaux prix Promo et Promo + ont été proposés pour voyager sur les grands axes dans n'importe quelle classe, à n'importe quelle date ou heure en bénéficiant de réduction de 30 à 70 %. Ces billets étaient soumis à des limitations des possibilités d'annulation et de modification mais il était possible de rendre ces conditions plus flexibles et de choisir un siège pour un peu plus cher (Promo +). L'anticipation de l'achat multipliait la possibilité d'obtenir de meilleurs rabais. Avec les prix Promo, il était désormais possible de voyager de Madrid à Barcelone à partir de 32 euros, de Séville à Valence pour 27,8 euros. Une carte de réduction pour les jeunes offre 30 % de réduction sur tous les billets pour un montant annuel de 20 € seulement. De nombreuses autres réductions ont vu le jour, pour les professionnels voyageant souvent, pour les seniors...

De ce fait, l'AVE, qui n'était accessible qu'à la classe aisée, est devenu accessible aux classes moyennes.

Un résultat spectaculaire

Le résultat de cette nouvelle politique a quasiment été immédiat.

Elle a permis à RENFE Viajeros, la filiale de transport de voyageurs de RENFE créée fin 2013, de dégager un bénéfice de 57 M€ dès 2013. De février 2013 à février 2014, la hausse du trafic voyageurs a été de 23 % et le taux de fréquentation des AVE est passé à 73 %.

Au premier semestre de 2014, le nombre de voyageurs est passé à 8,7 millions (+ 20 %). L'AVE a enregistré 15,84 millions de passa-

gers au cours des neuf premiers mois de 2017 (4,1 % de plus qu'en 2016).

Le succès a été tel que dès 2014, l'AVE a dépassé l'avion sur certaines lignes, notamment Madrid-Barcelone. Ce résultat est confirmé par les données d'AENA, association des aéroports espagnols, sur le pont aérien entre les deux principales villes espagnoles : le trafic a chuté de 54 % depuis que l'AVE les a connectées en 2008. Entre février et novembre 2013, 438 000 voyageurs ont abandonné l'avion pour l'AVE. C'est la première fois que l'AVE l'a emporté sur l'avion : en janvier 2014, il a transporté 1,9 million de voyageurs contre 1,8 million pour l'avion, en retrait de 7,3 % sur Madrid-Barcelone.

Un impact favorable et durable sur la RENFE

L'opérateur de l'AVE a terminé l'année 2015 avec un bénéfice de 37,3 M€ pour la première fois de son histoire. Ces bénéfices de l'entreprise ont été consolidés par la suite. La RENFE a clôturé l'année 2016 avec un bénéfice brut d'exploitation (EBITDA) de 450 M€, une amélioration de 12,5% par rapport à l'année précédente. Au troisième trimestre 2017, RENFE avait déjà enregistré un EBITDA de 376 M€, en hausse de 16,6 % par rapport à l'année dernière à cette même période. Il est prévu qu'en fin d'année, la société présentera un EBITDA de 473 M€.

En 2014, le chiffre d'affaires total de RENFE a augmenté de 5,7 % et s'est élevé à 2 966,5 M€, tandis que les dépenses ont augmenté de 7 % à 2 751 M€. Les résultats de l'opérateur public ont également été affectés par l'augmentation de 22,2 % des redevances versées à ADIF (gestionnaire du réseau ferré espagnol) pour l'utilisation des voies, gares et autres infrastructures ferroviaires, à 607,4 M€.

Un exemple à étudier

Dans le contexte espagnol, cette baisse du prix des billets a donc eu des effets positifs sur la fréquentation et l'équilibre économique de l'AVE et de la RENFE. Il faut toutefois relever qu'avec un réseau de LGV comparable, 25 M de voyageurs utilisent l'AVE en Espagne par an alors qu'il y a environ 110 M de voyageurs TGV par an en France et 30 M de voyageurs internationaux.

Il serait opportun d'étudier les effets d'une baisse systématique des prix du TGV sur sa fréquentation et son équilibre économique. Une telle baisse pourrait être accompagnée de l'élimination des petits prix réservés aux habitants des métropoles et d'une véritable simplification des tarifs, compréhensible de tous.

Marc Debrincat, Jovanah Murugan et Jean Sivardière



Bouchons routiers



Tous les records ont été battus lors des départs pour le pont de l'Ascension : 1 340 km de bouchons, dont 485 km en Ile-de-France, selon Bison Futé, contre 1 068 km « seulement » lors du même pont en 2018, soit + 25 %. Temps perdu et fatigue pour les vacanciers, risques d'accidents, coûts élevés de surveillance de la circulation, pollution de l'air, gaspillages de carburant, émissions de CO₂...

Augmenter la capacité des autoroutes serait une fuite en avant : elle ne pourrait que pérenniser les difficultés, toute infrastructure nouvelle induisant plus de trafic qu'elle ne peut en écouler. **Or, comme en ville, une faible diminution du trafic routier (- 5 %) suffirait à réduire l'ampleur des bouchons.**

Les déplacements saisonniers s'effectuent principalement en voiture. La souplesse de la voiture ne suffit pas à l'expliquer :

- la SNCF dissuade bien des automobilistes pourtant prêts à utiliser le train (sabotage des « petites » lignes, retards des trains, fréquences insuffisantes, coût trop élevé pour les jeunes et les familles...);
- quant à la rénovation du réseau ferré, globalement sous-utilisé mais présentant de nombreux nœuds et axes saturés, l'Etat ne lui attribue que de maigres moyens financiers.

La FNAUT préconise donc un ensemble de mesures facilitant l'usage du train lors des grandes migrations saisonnières :

- le remaillage du réseau ferré, qui doit couvrir l'ensemble du territoire ;
- le renforcement des dessertes de jour, sur les lignes transversales comme sur les lignes radiales ; le retour des trains de nuit et du service auto-train ;
- une restauration, un transport des bagages et des vélos, des consignes en gares... à prix abordable ;
- une baisse générale des tarifs, 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 241, voir aussi page 8).

Mais relancer le rail ne suffit pas, il faut aussi faciliter l'accès aux gares par tous les modes ; faciliter les correspondances entre train et car ; renforcer, dans les zones touristiques, les services de cars, de taxis et la location de voitures et de vélos.



La FNAUT s'est engagée avec fermeté en faveur du 80 km/h sur les routes secondaires (FNAUT Infos 262, 266, 273, 274). Pourquoi ?

Tous les experts considèrent que la vitesse excessive est la cause première, initiale ou aggravante, de l'insécurité routière et ont préconisé l'adoption du 80 km/h (bien d'autres mesures sont nécessaires, mais seul le 80 km/h permet d'obtenir des résultats rapides). Ils ont invoqué la loi empirique de Nilsson-Elvik : une réduction de 1 % de la vitesse réduit de 4 % le nombre des tués par accident. Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, estime que le 80 km/h a sauvé 116 vies en 2019, et en aurait sans doute sauvé 200 si des irresponsables n'avaient pas détruit la moitié des radars.

Rouler à 80 km/h au lieu de 90 ne fait perdre qu'un temps marginal, d'autant que, sur les routes concernées, souvent étroites et sinueuses, il est difficile de rouler à 90.

Il est donc exagéré d'affirmer, comme l'ont fait les gilets jaunes et les sénateurs, que le 80 km/h renforce l'enclavement des petites villes et des zones rurales. La vraie origine de cet isolement, c'est la dépendance automobile, la pénurie de transport collectif : en Allemagne, en Suisse, en Autriche, en Italie du nord, même les zones rurales sont bien desservies par train ou car (FNAUT Infos 270).

Les automobilistes ne sont pas seuls concernés. En 2018, selon l'Office National Interministériel de la Sécurité Routière, 471 piétons, 175 cyclistes, 133 cyclomoteuristes, 627 motocyclistes et 44 camionneurs ont été tués sur les routes françaises, soit 41,6 % des 3488 victimes.

Un revirement décevant

L'attitude sidérante du Premier ministre ne peut s'expliquer que par celle du chef de l'Etat, hostile au 80 km/h. Avec un courage évident, Edouard Philippe avait défendu en 2018 sa décision de limiter la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires : « si, pour sauver des vies, il faut être impopulaire, j'accepte de l'être ; que valent trois minutes de plus sur un trajet de 40 km quand il s'agit de sauver une vie par jour ? ».

Mais, en mai dernier, il a affirmé qu'il ne voyait « aucun inconvénient » à laisser les présidents de conseils départementaux fixer

eux-mêmes la vitesse limite, alors qu'un bilan de la mesure devait être effectué en juillet 2020. Il a manifestement oublié qu'il s'agissait de vies humaines, non d'un quelconque problème local.

Cet « assouplissement » du 80 km/h a été entériné par la majorité des députés : Philippe Grosvalet, président PS de la Loire-Atlantique, a dénoncé « leur attitude démagogique et pas très courageuse sous prétexte de ruralité ».

Confier aux élus départementaux la responsabilité du choix entre 80 et 90 km/h est totalement irresponsable **alors que la mortalité routière est repartie à la hausse**. Ces élus ont la compétence nécessaire pour gérer les lycées et les TER, mais ils n'ont aucune expertise en matière de sécurité routière. Celle-ci est un domaine qui relève d'une véritable analyse scientifique, donc d'une décision de l'Etat et non de l'opinion d'élus qui, inévitablement, songent à plaire à leurs électeurs. La meilleure preuve est la volonté annoncée de nombreux présidents de conseils départementaux de rétablir le 90 km/h sur les « belles routes », c'est-à-dire les routes les mieux aménagées, bien tracées, apparemment les plus sûres mais, en pratique, celles qui donnent à l'automobiliste un sentiment trompeur de sécurité, qui sont les plus fréquentées ... et sur lesquelles se produisent le plus d'accidents mortels.

La FNAUT réaffirme donc sa demande d'un maintien du 80 km/h jusqu'à ce qu'un bilan objectif de la mesure soit effectué et, plus généralement, d'une réduction des vitesses autorisées sur l'ensemble du réseau routier : 120 km/h (autoroutes), 100 km/h (voies express), 80 km/h (autres routes hors agglomération), 30 km/h en milieu urbain (50 km/h sur les axes de transit). Une telle réglementation, uniforme donc compréhensible, est en vigueur en Suisse, où elle fait l'objet d'un large consensus (même l'Automobile-club suisse l'a approuvée). Elle permet de réduire le nombre et la gravité des accidents, leur coût pour la collectivité, la consommation de pétrole (donc le déficit de la balance commerciale) et les émissions de gaz polluants et de CO₂.

Jean Sivardière ■

Transport et environnement



La canicule et le climat

Le dérèglement climatique ne peut plus être considéré comme un phénomène marginal ne concernant que les pôles ou les pays tropicaux...

- Lors de la canicule de la fin juin 2019, la température a atteint le record absolu de 45,9 °C à Gallargues-le-Montueux, dans le Gard, soit deux degrés de plus que l'ancien record. Dans le massif des Ecrins, le Glacier Blanc disparaît. Toute l'Europe a été touchée.

Le lien entre les canicules et le dérèglement climatique est clairement souligné par de nombreux climatologues, en particulier Jean Jouzel, un expert incontestable, selon lequel les canicules vont devenir « plus précoces, plus intenses et plus fréquentes ».

- Les 7 glaciers de l'Equateur ont perdu 54 % de leur surface en 40 ans et aurait disparu en 2100. Un scientifique danois a montré que le glacier Fjord (Groenland), envahi d'énormes quantités d'eau, est victime d'un dégel de plus en plus important et précoce. Le 17 juin, le Groenland a perdu 3,7 milliards de tonnes de glace, d'après des estimations de l'Institut danois de météorologie. D'ici 2100, la seule fonte du Groenland pourrait provoquer une montée des océans comprise entre 5 et 33 cm.

On pourrait multiplier les exemples. Dans ce contexte, on ne peut que regretter que 93 parlementaires de tous bords politiques aient pris, fin juin, la défense des vols domestiques en France (dont le nombre a augmenté de 3,4 % en 2017).

Selon eux, « certains territoires, victimes d'un enclavement qui handicape leur développement, ont un besoin vital de l'avion. Les lignes aériennes sont souvent le seul moyen de leur éviter un isolement mortifère, faute de dessertes routières et ferroviaires adaptées à notre époque ».

En décalage avec l'opinion et totalement irresponsables, les 93 parlementaires (dont l'argument sur l'isolement mortifère fait sourire et n'a de sens que pour un nombre marginal de localités) n'ont songé à réclamer ni un freinage des travaux routiers qui ne font qu'induire un trafic générateur d'un tiers de nos émissions de carbone, ni à proposer une accélération de l'« adaptation des infrastructures ferroviaires à notre époque ».

Tous les projets ferroviaires sont justifiés

Il ne faut pas opposer entre eux les projets ferroviaires : rénovation du réseau classique et création de lignes nouvelles. A-t-on déjà vu les partisans de la route opposer les routes départementales et les autoroutes ?

Les automobilistes veulent pouvoir utiliser un réseau routier cohérent. Il en est de même des usagers du train : ils ont besoin de TER et de Transilien pour les déplacements de la vie quotidienne, de trains Intercités de jour et de nuit, et de TGV pour les déplacements à plus longue distance. Et tous ces trains doivent pouvoir circuler sur le réseau rapidement et à des fréquences élevées. Quant aux chargeurs, ils ont besoin de trains classiques, de transport combiné, d'autoroutes ferroviaires, de lignes capitulaires et... de sillons fiables.

Le véritable adversaire du réseau classique, ce n'est pas le TGV mais la route : c'est lors de la négociation des Contrats de Plan Etat-Régions que se fait l'arbitrage entre modernisation des infrastructures classiques et travaux routiers (FNAUT Infos 240).

Les déplacements à longue distance

L'intérêt que la FNAUT porte aux grands projets ferroviaires est justifié : les déplacements à longue distance (familiaux, professionnels ou pour recherche d'emploi, touristiques) se multiplient ; ils doivent pouvoir s'effectuer en respectant l'environnement donc par train et non préférentiellement par avion.

Les enfants effectuent souvent leurs études supérieures loin du domicile familial puis recherchent un emploi et s'établissent loin de ce domicile ; de nombreux couples vivent séparés, les conjoints ne travaillant pas dans la même ville ; la multiplication des divorces avec garde alternée des enfants implique des déplacements fréquents entre les domiciles des parents séparés ; la diminution de la taille des ménages, les conditions de vie difficiles dans les métropoles, le fractionnement des vacances encouragent les déplacements touristiques ; la vie économique s'internationalise.

En définitive, les déplacements à longue distance font de plus en plus partie de la vie quotidienne.

Jean Sivardière ■

Le train pour une croissance durable en Europe



Dans une tribune publiée par Les Echos, Alexander Doll (Deutsche Bahn) et Alain Picard (SNCF) plaident pour que l'Europe stimule le transport ferroviaire du fret. Nous résumons leur intervention, qui confirme la pertinence des orientations de la FNAUT en matière de grandes infrastructures de transport.

L'Europe ne serait sans doute pas ce qu'elle est sans le rail, qui a joué un rôle déterminant dans la constitution de la société et de l'économie européennes. Il a rapproché les peuples et rendu l'Europe palpable et concrète au quotidien. Un premier pas a été franchi il y a près de 50 ans avec la création du Pass Interrail, qui a permis à des millions de jeunes de voyager au-delà de leurs frontières.

La vitesse a aujourd'hui réduit les distances. Les lancements d'Eurostar en 1994 et de Thalys en 1996 illustrent la capacité du train à rapprocher les grandes métropoles européennes. En 2018, 11 millions de voyageurs ont utilisé Eurostar, et plus de 7,5 millions ont voyagé en Thalys entre l'Allemagne, la Belgique, la France ou les Pays-Bas. L'Allemagne est connectée directement à grande vitesse à plus de 150 villes européennes.

L'Europe réussira d'autant mieux la transition énergétique et la diminution des émissions de carbone qu'elle s'appuiera sur le rail, qui a tous les atouts pour s'imposer comme un moyen de transport du futur.

Ce qui a été fait pour les voyageurs doit servir d'exemple pour le fret. Entre 2000 et 2018, la valeur des échanges intra-européens de biens a doublé. Selon l'OCDE, cette croissance en volume devrait atteindre 30 % à l'horizon 2030. En l'absence de choix forts pour orienter ces échanges vers le rail, c'est inévitablement le mode routier qui en bénéficiera, soit un million de camions supplémentaires sur nos routes par an. D'où une impasse environnementale et sociétale sans précédent : croissance des émissions de CO₂, saturation et coût des axes routiers, multiplication des accidents.

Grâce à son faible impact environnemental, à sa pertinence sur les longues distances et à la faiblesse de ses coûts externes, le rail peut accélérer la construction d'une économie et d'une société européennes unifiées.

Taxes

Déceptions

La FNAUT a approuvé la création des nouvelles taxes sur le transport aérien et le transport routier de fret. Les ONG environnementalistes ont cependant souligné la timidité des décisions du gouvernement et leur manque de perspective à long terme. Ainsi, pour Transport et Environnement, « cette nouvelle éco-contribution est dérisoire par rapport aux taxes imposées dans les pays voisins, comme l'Allemagne (où la taxe rapporte 1 Md€ par an) ou le Royaume-Uni (3 Md€ par an) ».

Protestations

Selon Alain Battisti, président de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) : « c'est un mauvais coup porté aux compagnies aériennes françaises ». Air France, dont le réseau intérieur a été déficitaire, en 2018, de 180 M€, estime que la nouvelle taxe lui fera perdre 60 M€ supplémentaires. Pour le président de l'Union des aéroports français (UAF), Thomas Juin, « cette nouvelle taxe est un non-sens économique et environnemental ».

Pour le sénateur centriste Vincent Capo-Canellas, « la taxe participe d'une logique contestable qui veut que l'aérien peut payer pour financer le rail et la route, alors qu'il est déjà très taxé ».

Pour le PDG de Voyageurs du Monde, Jean-François Rial, « la taxe est incohérente, le gouvernement a cédé à la démagogie d'un mouvement de haine de l'avion ».

Le syndicat des pilotes de lignes SNPL, dont les exigences salariales ont failli déstabiliser Air France, a dénoncé l'accumulation des charges visant le secteur aérien et un risque pour les compagnies françaises : « c'est une vague fiscale mortifère pour les entreprises françaises ».

Pour l'Association internationale du transport aérien (IATA), « cette taxe portera préjudice aux 100 milliards d'euros que l'aviation génère pour l'économie française, et 500 000 nouveaux emplois sont menacés ».

Loi de finances 2020

Bien entendu, l'instauration des nouvelles taxes devra être confirmée par la loi de finances 2020.

La taxe Chirac

Mise en place en 2006 afin de financer la lutte contre les grandes pandémies (sida...) dans les pays pauvres, la « taxe Chirac » - de 1 à 45 euros par billet - rapporte chaque année plus de 210 M€.

Taxes sur l'avion et le camion : une décision courageuse, un premier pas prometteur

Le gouvernement a décidé d'instaurer une taxe (baptisée « éco-contribution ») sur les billets d'avion et de réduire l'exonération de TICPE sur le gazole dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises. La FNAUT a salué cette double décision, inattendue et pertinente, prise malgré l'opposition des transporteurs concernés.

Après avoir longtemps affirmé que de nouvelles taxes pollueur-payeur sur les transports aérien et routier étaient incompatibles avec les intérêts des entreprises françaises et ne pouvaient être instaurées qu'à l'échelle européenne, le gouvernement a franchi un pas prometteur.

Une taxe sur les billets d'avion

La taxe sera de 1,5 € en classe économique et 9 € en classe affaires pour les vols intérieurs et vers l'Union Européenne ; de 3 € en classe économique et 18 € en classe affaires pour les vols hors Union européenne. Toutes les compagnies seront concernées, mais seuls les vols au départ de la France seront taxés ; les vols vers la Corse et les DOM-TOM, les vols en correspondance et les lignes d'aménagement du territoire seront exonérés. La taxe devrait rapporter 182 M€ par an à l'Etat. Le prix moyen du billet d'avion augmentera de 3 à 10 % sauf si les compagnies aériennes prennent la taxe en charge (c'est le cas d'Air France).

La non-taxation du kérosène coûte à l'Etat 3,7 Md€ par an, plus de 300 M€ en seul trafic intérieur.

Une détaxation réduite du gazole

L'exonération actuelle a un coût pour l'Etat de 1,2 Md€. Sa réduction, de 17 centimes/litre à 15 en 2020, rapportera 140 M€ par an à l'Etat.

L'utilisation du produit des taxes

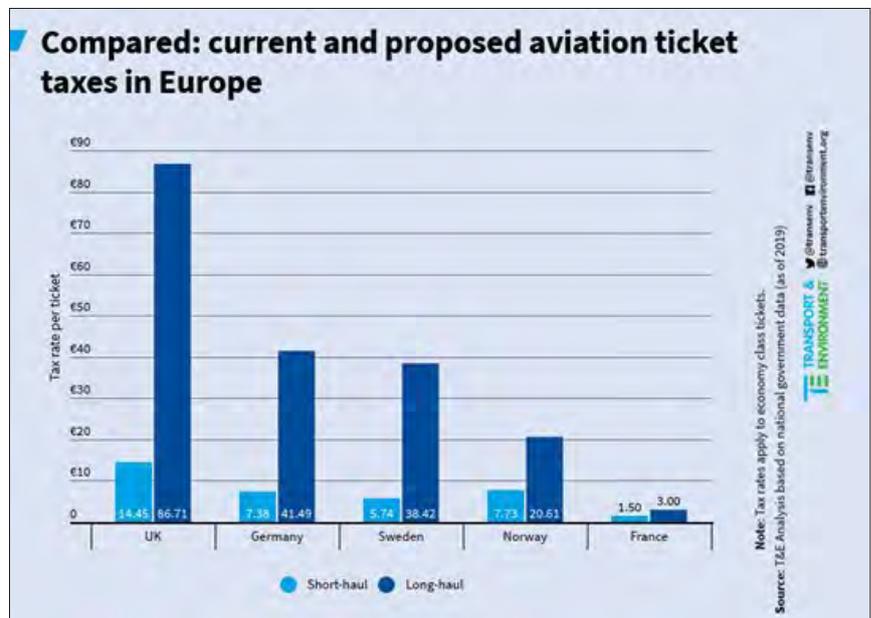
L'affectation intégrale du produit des deux opérations, soit 322 M€ par an, est pertinente, elle permettra de combler en partie le déficit annoncé de l'AFITF (570 M€). Le rail en sera le premier bénéficiaire.

Des taxes légitimes

Contrairement aux affirmations des groupes de pression aériens (voir encadré) et routiers (FNTR), les nouvelles taxes sont légitimes et leur affectation est rationnelle : elles freineront des activités fortement émettrices de gaz à effet de serre, faciliteront le développement de l'alternative ferroviaire (le train est fortement concurrencé par l'avion, voir FNAUT Infos 266 et 273), auront un impact marginal sur le budget des consommateurs et répondent aux aspirations d'une large part de la population.

Si ces décisions légitimes sont encore loin d'établir une réelle équité entre les modes de transport, elles représentent un pas important dans la bonne direction. La FNAUT souhaite qu'elles soient accentuées progressivement et étendues à l'ensemble des modes.

Rappelons que le transport aérien est taxé (taxe sur le kérosène ou sur les billets) en Suède, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Suisse, aux USA, au Brésil et au Japon : la France n'est donc plus une exception. Le tableau ci-contre (source : Transport et Environnement) donne le montant des taxes et redevances par billet acquittées par les compagnies aériennes dans divers pays européens : on note la faiblesse de ces contributions en France (bleu clair : avion court-courrier ; bleu foncé : avion long-courrier).



Forum

Confirmation

François Poutot, habitant de Charmes (88), a lancé une pétition pour le maintien des lignes TER et la construction de la gare de Vandières (www.mesopinions.com/petition/politique/lorrains-relations-chemins-fer-monde/40034). Les commentaires des 1 700 signataires confirment les affirmations de longue date de la FNAUT, qu'il s'agisse des défauts de l'exploitation SNCF, du positionnement des gares TGV ou de l'aménagement du territoire.

« J'en ai assez d'emmener ma fille à l'école à Nancy parce que son train est toujours en retard ou annulé à l'arrêt de Pompey. Il me faut 7h pour aller de Virton à Bar-le-Duc en train, c'est ça le progrès ? Sommes-nous des citoyens ou des rabais ? L'incompétence de la SNCF est effarante : mieux géré, le rail serait rentable. La suppression des lignes TER est d'autant plus difficile à comprendre que, sur certaines, les trains faisaient le plein de voyageurs. Il faut des trains pour pouvoir aller bosser quand les bus ne circulent plus pendant les vacances scolaires. Plus le train sera accessible, plus le trafic augmentera ».

« Les lignes TER doivent être connectées aux LGV, c'est essentiel pour les deux réseaux, c'est du simple bon sens. On en a marre de devoir réquisitionner un chauffeur et de risquer de rater le TGV en cas de bouchon sur l'A31. Le nouveau président de la région Grand Est compte-t-il cautionner l'incompétence et l'irresponsabilité lamentable de son prédécesseur ? La réalisation de la gare de Vandières est impérative pour pouvoir relier l'ensemble de la région à la moitié ouest du pays ainsi qu'aux aéroports parisiens ».

« La pollution de l'air et les catastrophes climatiques doivent faire réagir les pouvoirs publics. Nous demander de ne plus être obligés d'utiliser la voiture pour éviter les accidents de la route et la saturation des centres-villes, et supprimer les moyens alternatifs est un non sens. Nos bourgs doivent vivre sinon nos enfants et nos retraités, trop isolés, quitteront les petites villes et les villages pour rejoindre les villes mieux desservies. Il n'est pas normal de devoir passer par Paris ou Strasbourg pour aller à Dijon ou Lyon ».

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°277 - ISSN : 0983-172 X
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

Abonnement papier 1 an (10 numéros) : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : <https://www.fnaut.fr>

La gare de Vandières

À la différence de l'Alsace et de Champagne-Ardenne, la Lorraine ne dispose pas d'une interconnexion de ses lignes TER avec la LGV Est, alors qu'à quelques kilomètres de Louvigny, halte provisoire actuelle du TGV, la ligne du Sillon lorrain Nancy-Metz-Thionville, qui dessert près d'un million d'habitants, voit passer plus de 100 TER quotidiens.

La gare « betteraves » actuelle de Louvigny, construite à moindre frais, n'était qu'une réponse provisoire dans l'attente de la construction de la gare de Vandières, actée dans un protocole signé par le Gouvernement, la SNCF et les collectivités territoriales. C'est ce qui avait conduit l'État à réaliser, par anticipation, d'importants travaux sur le site de Vandières pour 23,6 M€ (FNAUT Infos 234, 238, 241).

Loin de concurrencer la rénovation du réseau TER, la construction de cette gare contribuerait à le relancer en lui apportant du trafic. Elle doit être décidée rapidement, elle dispose d'un financement spécifique et la ministre des Transports, lors de la discussion de la LOM, s'y est déclarée favorable.

Louis Blaise, président, AUT Lorraine ■

Trains internationaux

L'idée se répand en Europe que le train est susceptible de remplacer l'avion pour les déplacements à longue distance, au moins sur les distances inférieures à 500 km.

Comme l'a montré une association néerlandaise de consommateurs, la durée globale des trajets aérien et ferroviaire et les tarifs sont souvent comparables malgré l'absence de taxation du kérosène ; à certaines heures, le train est même moins cher que l'avion (et l'autocar).

Rectificatif

Contrairement à ce qui est indiqué par erreur dans l'éditorial du numéro 275 de FNAUT Infos, la Région Grand Est ne s'est pas opposée au nouveau dispositif de régularisation des billets à bord des trains imposé par la SNCF, et a accepté la surtaxe inadmissible dénoncée par la FNAUT.

Pourtant l'avion conserve sa suprématie, même sur des distances courtes. Deux raisons peuvent être avancées pour la comprendre :

- d'une part la commercialisation du train est trop compliquée (il est facile de réserver un trajet aérien entre Amsterdam et un petit aéroport d'Amérique Latine impliquant des changements d'avions et de compagnies, mais il faut être un spécialiste pour se procurer un billet de train bon marché sur un itinéraire international) ;

- d'autre part le passager aérien est mieux protégé que le voyageur ferroviaire en cas de dysfonctionnement (si un vol est annulé, la compagnie responsable essaie de trouver un vol de remplacement, mais si un train Benelux Bruxelles-Amsterdam est supprimé, le voyageur ne peut se reporter sur un train Thalys).

Michel Quidort, président de la FEV d'après Arriën Kruyt ■

Rail et communes rurales

Lors d'une récente réunion de l'AQST (Agence pour la Qualité de Service dans les Transports) où je représentais la FNAUT, un comparatif des dessertes ferroviaires en France, en Allemagne et en Espagne a été présenté.

Les trajets ont été segmentés suivant leur longueur : moins de 50 km, de 50 à 100, de 100 à 400 et plus de 400. Les communes considérées ont été choisies au hasard, ce sont donc essentiellement des communes rurales qui ont été considérées.

Les informations ont été recueillies sur le site web, qui semble assez fiable : www.rome2rio.com. Dix trajets par tranche de longueur ont été retenus pour chaque pays.

Résultat : la **durée des trajets** et les **temps perdus en correspondances** sont très longs en France (3h en moyenne pour un trajet de 50 km), bien plus courts en Allemagne, surtout pour les trajets de faible longueur ; les **fréquences** (notes respectives sur 20 : 2,6 ; 10,1 ; 12,7) et l'**amplitude horaire** (4,7 ; 12,7 ; 13,4) sont mauvaises en France, bonnes en Espagne, très bonnes en Allemagne.

L'offre est bien meilleure en Allemagne : 60 % des trajets de moins de 50 km sont faisables en train, contre 20 % en France et 10 % en Espagne. Les écarts se réduisent pour les trajets longs mais restent en défaveur de la France (fréquences trop faibles et des correspondances mal conçues).

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

La croisée des chemins

L'adaptation des mobilités aux exigences du 21^e siècle est une longue course d'obstacles. Malgré l'élan donné par les Assises de la Mobilité, le gouvernement a hésité, et finalement calé lors de la commission mixte paritaire du 10 juillet.

Nul doute que la loi LOM sera votée cet automne, allégée du caractère « programmatique » initialement prévu et des dispositions financières renvoyées à la loi de Finances 2020.

Mais c'est aujourd'hui comme ministre de la transition écologique et solidaire qu'Elisabeth Borne défendra son projet et devra convaincre que le gouvernement veut changer de rythme pour répondre au défi climatique.

Le gouvernement ne peut plus ignorer l'impérieuse nécessité d'un aménagement du territoire équilibré et socialement juste, ni celle d'une maîtrise du rôle de la voiture, du camion et de l'avion. Réduire la dépendance automobile, accroître la part du ferroviaire (la hausse exceptionnelle de la fréquentation des TER et des TGV cet été montre que la société française est en avance sur le gouvernement) et inciter au report modal n'est plus une alternative, c'est devenu une « ardente obligation » à laquelle ni le gouvernement ni la majorité ne peuvent se soustraire.

L'acquisition inattendue de 12 TGV annonce-t-elle la fin du malthusianisme de la SNCF ? Le rapport Philizot va-t-il inverser la tendance sur les petites lignes ? Le Lyon-Turin enfin confirmé ouvrira-t-il une nouvelle politique de transport du fret ?

Bruno Gazeau

Une décision de bon sens

Le gouvernement italien a donné son accord à la réalisation de la liaison Lyon-Turin, défendue de longue date par la FNAUT. L'Union Européenne a joué un rôle déterminant. La liaison permettra d'absorber massivement les trafics routiers, et de rééquilibrer l'économie européenne au bénéfice de l'arc méditerranéen.

Transport aérien

Perspectives d'avenir

Dès sa création, la FNAUT a dénoncé les effets néfastes du transport aérien et souhaité un report du trafic aérien sur le train Intercités, de jour et de nuit, et sur le TGV. Dans la conclusion de son expertise sur les aides publiques apportées au transport aérien intérieur (FNAUT infos 273), qui confirme largement les thèses de la FNAUT, et dont nous rappelons les principaux résultats, Jacques Pavaux a précisé sa vision sur l'avenir de l'avion : une taxation du kérosène, autorisée par la Convention de Chicago, n'est envisageable aujourd'hui qu'à l'échelle de l'Union Européenne et ne sera efficace qu'à l'échelle mondiale. Mais elle est indispensable, faute de quoi l'utilisation de l'avion continuera à croître au rythme de 4 à 5 % par an, et sa contribution au réchauffement climatique deviendra inacceptable. Le TGV est l'outil le plus efficace pour absorber du trafic aérien.

Comme le rappelle Jean-Marie Beauvais dans une étude consacrée aux économies possibles d'énergie fossile dans les transports, une réduction de l'usage de l'avion est également nécessaire pour limiter les gaspillages d'énergie.

Sommaire

Loi d'Orientation des Mobilités, Pacte ferroviaire : où en est-on ?	2-3
Les économies d'énergie dans les transports	4
Dossier - Transport aérien : perspectives d'avenir	5
Le TGV, outil le plus efficace pour absorber le trafic aérien	6
Les initiatives associatives et parlementaires contre l'avion	7-8
La disparition des trains directs en France	9-10
Articles divers et brèves	11
Forum des lecteurs	12

La Loi d'Orientation des Mobilités

Un long processus inachevé

Wikipedia

Le projet de loi LOM s'inscrit dans un long processus de réflexion et de concertation avec tous les acteurs de de la mobilité. Lors des Assises de la Mobilité, puis lors des votes au Sénat et à l'Assemblée Nationale, beaucoup se sont investis pour moderniser la LOTI de 1982, intégrer les évolutions récentes, faciliter et encadrer les innovations et les expérimentations.

La mobilisation de tous les acteurs a été un succès et un atout, mais ce long processus a perdu de son souffle avec les épisodes « gilets jaunes » et les reports successifs dans l'ordre du jour du Parlement. La partie financière, sans laquelle la loi n'est qu'une boîte à outils, est reportée à la loi de finances 2020.

Les Français ont pris conscience des enjeux de la mobilité et se déclarent satisfait à 72 % du projet de loi. Si l'irruption des trottinettes et la limitation de vitesse à 80 km/h ont détourné l'attention des choix écologiques et climatiques, les Assises puis le projet de LOM ont mis l'accent sur le transport quotidien des particuliers après des décennies d'une politique continue d'encouragement à l'utilisation de la voiture et du transport routier de marchandises qui a écrasé les autres modes dont le fret ferroviaire. L'émergence des gilets jaunes et les épisodes « pollution-canicule » sont venus réorienter partiellement le projet de loi et en souligner les insuffisances.

Des avancées incontestables

• La fin des zones blanches de la mobilité est programmée

C'est un des points essentiels de la loi : faire en sorte que pour chaque parcelle de territoire, pour chaque citoyen, une autorité organisatrice existe et porte la compétence mobilité. En effet, 70 % du territoire et 30 % de nos citoyens ne relèvent à présent d'aucune AO (Autorité Organisatrice). Le sujet a fait l'objet de débats approfondis entre élus sur un retour progressif de la compétence à la Région. La prise en compte affirmée de l'étalement urbain, l'incitation au télétravail ne peuvent cependant se substituer à la perception d'un versement mobilité interstitiel à 0,3 % pouvant financer les actions en faveur des mobilités dans les zones plus rurales.

• Le dispositif des zones à faibles émissions est lancé

Le déploiement des zones à faibles émissions dans les grandes agglomérations d'ici

à 2020 prend en compte l'obligation de réduire la pollution de l'air. Les élus sont incités à se saisir du dispositif et à donner l'élan espéré. L'absence de garanties pour l'efficacité des plans d'action est en partie compensée par la prise de conscience des populations de l'urgence d'agir, et par les mesures d'accompagnement (bonus-malus...). La loi renforce aussi le lien entre plan climat et plan de mobilité.

• Un plan vélo est acté

Le plan est doté d'un fonds national qui facilitera les mesures d'accompagnement pour l'apprentissage du vélo, la protection des vélos, leur stationnement... Ce plan vélo, s'il n'a pas l'ampleur espérée au départ, est une véritable évolution et un encouragement donné aux élus locaux pour répondre à la demande des citoyens d'un plan de mobilités douces.

• Le projet de loi pose un cadre pour l'open data, les applications Maas et la voiture autonome

La loi fixe les conditions de partage des données et permet aux systèmes de billettique et d'information voyageurs en temps réel d'être intégrés à différentes plateformes multimodales. Un cahier des charges réglementaire s'appliquera à tous les acteurs, quel que soit le modèle des services numériques multimodaux.

La loi s'efforce d'équilibrer et de concilier les activités et les relations entre les chauffeurs VTC, les livreurs et les plateformes, en particulier sur les rémunérations des prestations, les compétences professionnelles, les conditions de travail et les garanties de protection sociale.

Des points de vigilance

• La loi institue des **comités de partenaires** créés à l'initiative de chaque AO et en fixe la composition. Les usagers y sont mentionnés. La loi fixe aussi une liste des thèmes assez complète sur lesquels les partenaires pourront donner leur avis. Le Sénat a en outre rétabli les contrats opé-

rationnels de mobilité entre les AO. Ces dispositifs seront précieux pour débattre des plans de transport, des tarifications, des intermodalités et des questions stratégiques. La FNAUT sera attentive à ce que des sous-comités réunis régulièrement puissent traiter de la ponctualité, de la qualité de service, des situations perturbées.

• **Mesure phare, le forfait mobilité durable** reste optionnel, il est renvoyé aux négociations d'entreprise. La FNAUT souhaitait qu'il soit obligatoire, elle sera vigilante sur la période d'expérimentation retenue et la possibilité de rendre le forfait obligatoire à son terme.

• **La limitation de la vitesse à 80 km/h** sur les routes secondaires, que la FNAUT a soutenue publiquement, fait l'objet de possibilités d'assouplissement à l'initiative des élus départementaux. La FNAUT le regrette et suivra attentivement la mise en œuvre de l'assouplissement.

• Des atteintes sont possibles à la **qualité du service public** de transport.

L'attention portée aux nouvelles mobilités, covoiturage, autopartage, et à la nécessaire procédure d'expérimentation du véhicule autonome ne doit pas se faire au détriment de la vitesse commerciale des autobus et autocars. Or le risque est réel d'un partage des couloirs réservés voire d'une remise en cause du partage de la voirie et d'un renvoi du bus dans la circulation générale.

Les lacunes du projet de loi

• La loi encadre le **déploiement des services de vélos et de trottinettes** en flotte libre (free floating) avec un régime d'autorisation préalable et la possibilité de soumettre ces services à une redevance d'occupation domaniale.

Mais elle n'impose pas d'obligations de service public, par exemple en exigeant une mise à disposition minimale des véhicules en bout de ligne de transport collectif pour faciliter le dernier kilomètre le soir ou en heure creuse.

• Le texte n'est pas à la hauteur des **enjeux sanitaires et climatiques**, et des exigences de l'accord de Paris. En renvoyant à la loi de finances les dispositions financières, il ne tranche pas sur la question de l'équité entre les modes. Certes, les contributions - modestes - de l'avion et de la route au

financement des infrastructures sont positives et courageuses : elles traduisent une rupture, mais ne peuvent constituer qu'un point de départ. Elles pourraient être versées à l'AFITF mais elles ne corrigent pas les avantages fiscaux dont bénéficient les transports aérien et routier.

- **Le texte est facultatif** pour de nombreuses mesures et ne fixe qu'à 2040 la fin de vente des véhicules essence et diesel. Or la seule date compatible avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 recommandé par le GIEC serait 2030.

- Enfin une dizaine de **projets d'infrastructures autoroutières** et de contournement urbain (Rouen, Strasbourg...) est maintenue, il en résultera une hausse du trafic routier.

Les Français satisfaits

Les Français, selon Odoxa, approuvent l'encadrement des services de vélos et trottinettes qui encombrant abusivement l'espace public, la possibilité donnée aux Régions de gérer les petites lignes (mais avec quels financements ?), le forfait mobilité durable de 400 € défiscalisé et la contribution du transport aérien au financement du développement des autres modes. Mais ils résistent toute atteinte à l'automobile : vitesse ou rapprochement à 2030 de l'interdiction de vente des véhicules essence et diesel.

Le renvoi à la loi de finances 2020

La LOM, qui devait être une loi de programmation préparée par le rapport Duron et ses trois scénarii, reste une boîte à outil sans programmation des infrastructures. Les grands arbitrages sont renvoyés à la loi de finances. Or ces choix sont décisifs, qu'il s'agisse :

- du scénario de la priorité donnée au ferroviaire et du calendrier qui en découle pour les investissements ferroviaires (contournement de Lyon, voies d'accès du Lyon-Turin, désengorgement des nœuds de Bordeaux, Toulouse et de l'axe méditerranéen...);

- du 4^e appel à projets exigeant un accord entre les AO métropolitaines et régionales pour la régénération des étoiles ferroviaires et permettant le maillage des grands aires urbaines et la desserte des première et deuxième couronnes ;

- du financement du Grand Paris.

La FNAUT suivra particulièrement les textes relatifs aux sociétés de projet et le rapport sur les perspectives de relance des trains de nuit. Enfin, elle attend la publication du rapport Philizot sur les « petites lignes », les modalités de financement allouées aux Régions via les Contrats de Plan Etat-Régions et les dispositions liées aux possibilités d'expérimentation annoncées par les collectivités régionales.

Pacte ferroviaire : où en est-on ?



- La réforme ferroviaire entérinée par le vote du Pacte ferroviaire le 18 juin 2018 a acté **plusieurs décisions très positives** pour l'avenir du rail :

- la reprise d'une grande partie de la dette ferroviaire en deux étapes ;
- l'ouverture du rail à la concurrence après des années de tergiversations, et les garanties d'équité pour les nouveaux entrants (sécurité ferroviaire, droits sociaux inscrits dans une nouvelle convention collective de branche) ;
- la réforme de la gouvernance de la SNCF (transformation des trois EPIC et du fret en sociétés anonymes, rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau) ;
- les garanties d'indépendance de SNCF Réseau ;
- le renforcement des pouvoirs de l'ARAFER.

- La deuxième phase, celle des **décrets et ordonnances**, pourrait tempérer la première quant au rythme et au caractère réel de la rupture. En réalité tout commencera en 2020. La composition des conseils d'administration n'est pas connue et les interrogations vont bon train sur le choix du nouveau président de la SNCF.

La SNCF se prépare à l'ouverture à la concurrence et cherche à réduire ses coûts (réduction du nombre de guichets, accélération du recours au tout digital...), à accroître sa productivité (utilisation du matériel, concentration des fréquences sur les grands axes, réduction des dessertes de villes moyennes même grandes : Annecy, Chambéry, Grenoble...).

Les conditions d'ouverture à la concurrence restent imprécises. Les Régions et les opérateurs privés s'inquiètent de l'obtention rapide et exhaustive des données indispensables pour répondre aux futurs appels d'offres (données relatives à la maintenance des matériels, à la fréquentation et aux coûts d'exploitation par ligne...).

Plusieurs experts témoignent de leur inquiétude sur l'indépendance réelle de SNCF Réseau, sur les dispositions des décrets et ordonnances qui ne suppriment pas ou risquent de recréer des barrières à l'arrivée de nouveaux opérateurs. Le rythme de négociation de la convention collective de branche est assez lent.

La séparation des rôles de l'Etat, tuteur de l'entreprise publique et autorité organisatrice de transport, à ce titre responsable du cahier des charges des appels d'offres pour les lignes mises en concurrence (Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux) reste ambiguë alors que ce même Etat, garant d'une ouverture transparente à la concurrence et tuteur de l'exploitant de ces lignes, sollicite l'avis de l'ARAFER sur la possible accession de ces mêmes lignes à l'équilibre économique.

L'Etat a refusé la concurrence sur les LGV selon le système, proposé par la FNAUT, des franchises de lignes regroupées par lot au profit d'un système de modulation des péages des sillons pour que la concurrence conserve son attrait pour les nouveaux entrants. On constate un attrait de la SNCF mais aussi des opérateurs privés pour les LGV les plus fréquentées et un désintérêt de la SNCF pour les lignes transversales et les dessertes TGV jugées peu rentables, organisant les correspondances TER pour les réduire (voir les exemples de Chambéry et Annecy). L'horaire 2021 sera donc crucial, et le débat sur le couple concurrence/aménagement du territoire relancé dès la fin 2019. Ce dossier, couplé à celui du financement des contrats de plan Etat-Régions et des « petites lignes » est complexe. En atteste le retard dans la publication du rapport du préfet Philizot.

- **La nomination d'Elisabeth Borne** au ministère de la transition écologique et solidaire, peut modifier les équilibres et les arbitrages.

La FNAUT a toujours été favorable à un ministère des transports et de la mobilité de plein exercice. Cette indépendance a permis la tenue des Assises de la Mobilité et le vote prochain de la LOM. Elle n'a cependant pas permis que cette loi soit une loi de programmation financière telle que prévue initialement, sanctuarisant le financement des infrastructures. Elle n'a pas non plus permis que la mobilité devienne une solution aux défis et nécessaires transformations liées au changement climatique et à la transition énergétique. La FNAUT réitère sa demande d'être membre du Comité d'orientation des infrastructures (COI), après le vote de la loi le pérennisant, et membre du CNTE, aux côtés des ONG dont l'approche est d'abord climatique et énergétique, celle de la FNAUT étant centrée sur la mobilité.

Comment économiser l'énergie dans le secteur des transports



Nous résumons ci-dessous une conférence récente donnée par le consultant Jean-Marie Beauvais dans le cadre d'une formation sur le thème « changements climatiques et modes de vie », publiée dans la revue *Transport, Infrastructure et Mobilité* en janvier 2019.

L'évolution inquiétante des émissions de CO₂

En France, le transport est le secteur le plus émetteur de CO₂ : 41 % des émissions totales en 2016. Depuis 1990 (tableau), il est le seul secteur à présenter une hausse (+ 7 %) alors que tous les autres ont connu une baisse de leurs émissions (- 15 % tous secteurs confondus).

Cette hausse est due à celle de la consommation d'énergie, qui est passée de 38,5 à 43,8 Mtep (+ 14 %) malgré l'introduction d'énergies moins émettrices de CO₂.

A noter que les produits pétroliers raffinés représentent 91 % de la consommation totale du secteur des transports (électricité 2 %, agro-carburants 7 %), la dépendance au pétrole importé est donc très forte...

En transport de voyageurs, l'essentiel de la hausse provient des véhicules particuliers. En effet, le trafic total est passé, entre 1990 et 2016, de 732 à 932 milliards de voyageurs-km, soit + 200 milliards de voyageurs-km dont 156 pour les véhicules particuliers.

La principale cause d'augmentation de la consommation d'énergie est donc l'augmentation de la mobilité des personnes (+ 27 % en 26 ans).

Depuis 2008, date de la dernière enquête nationale Transports-Déplacements (ENTD), la population française a augmenté de 6 % et le nombre moyen de km parcourus par habitant (14 700) de 10 %.

41 % des km concernent aujourd'hui des déplacements à longue distance (plus de 80 km), ils augmentent plus vite que les déplacements courts en raison de la progression du pouvoir d'achat et de l'offre aérienne à bas coût (la distance moyenne domicile-activités quotidiennes est pourtant passée de 12 à 14,7 km).

Emissions de CO₂ en France

Secteur	Part	Evolution
Energie	15 %	- 16 %
Industrie	17 %	- 31 %
Résidentiel	23 %	- 14 %
Agriculture	4 %	- 0,3 %
Transports	41 %	+ 7 %

En transport de marchandises, toute l'augmentation vient du transport routier. Or, le mode routier est plus consommateur d'énergie par unité de trafic que le transport ferroviaire ou fluvial.

...et de l'efficacité énergétique

L'évolution de l'efficacité énergétique est liée à celle de la voiture particulière et du camion, qui assurent plus de 80 % des parcours.

La consommation moyenne des voitures est certes passée, entre 1990 et 2016, de 8,68 à 7,27 litres aux 100 km pour les motorisations essence et de 6,73 à 6,06 litres aux 100 km pour les motorisations diesel.

Mais la baisse de consommation globale n'a été que de 0,5 % par an en moyenne car les efforts des constructeurs ont été quasiment annihilés par l'augmentation du poids des véhicules, de la vitesse de pointe, de la surconsommation imputable à la climatisation (et de la percée des véhicules SUV depuis 10 ans).

D'ailleurs, la puissance moyenne installée sur les véhicules a augmenté à un rythme soutenu : de 55 kW en 1990 à 86 kW en 2016, soit + 56% !

Les besoins de mobilité

La société de consommation repose sur l'imitation sans fin des classes supérieures, d'où la responsabilité de ces dernières car il est aujourd'hui admis qu'il y a un hiatus entre une croissance sans limites et des ressources finies.

Ce consumérisme obsessionnel est stimulé par les fortes inégalités de revenus. Seul un changement dans les styles de vie pourrait exercer une pression saine sur les détenteurs du pouvoir politique, économique et social (médias).

C'est déjà le cas quand certaines associations obtiennent qu'on n'achète plus certains produits et deviennent ainsi efficaces pour modifier le comportement des entreprises, en les forçant à considérer leur impact environnemental.

La localisation des logements et des activités

Le déplacement le moins énergivore est celui... qui n'est pas effectué. D'où l'intérêt des mesures organisationnelles telles que le télétravail ou l'offre de bureaux de proximité. D'où l'intérêt, aussi, pour réduire les distances à parcourir en voiture :

- à l'échelle d'une aire urbaine, d'une urbanisation assez dense autour de pôles bien desservis en transport collectif, et de centres commerciaux qui ne soient pas seulement accessibles en voiture ;

- à l'échelle d'un département, de créer des emplois dans les petites villes et de ne pas les vider de leurs services publics (tribunal, hôpital...);

- et, à une échelle territoriale intermédiaire, d'aménagements centrés autour des gares de façon à ce que ceux qui ne trouvent pas de travail sur place puissent gagner la gare en vélo ou à pied. Il faut encadrer la délivrance des permis de construire pour que les logements soient accessibles depuis une gare ou à défaut depuis un simple point d'arrêt de transport collectif.

La difficulté des politiques d'aménagement du territoire tient à ce que les élus sont souvent « court-termistes ». Certes, leur mandat ne dure quelques années, mais ce n'est pas une raison suffisante pour écarter les mesures qui n'auront d'effet bénéfique qu'à moyen terme, voire même à long terme, mais qu'il faut mettre en place dès aujourd'hui.

La répartition modale

Un des objectifs de la politique des transports est de réduire les consommations d'énergie et les émissions de CO₂, il apparaît donc naturel d'orienter la demande vers les modes les plus économes en énergie.

Sur la base de l'éco-comparateur de l'ADEME, il faut que l'on puisse progressivement passer de la voiture et de l'avion aux transports collectifs mais aussi des modes motorisés aux modes actifs, marche et vélo.

Tant à courte distance qu'à longue distance, il faut donc réduire la place de la voiture, du camion et l'avion et, parallèlement, offrir aux personnes et aux entreprises des solutions de rechange crédibles.

Transport aérien

Perspectives d'avenir



Pixabay

Jacques Pavaux, ancien directeur de l'Institut du Transport Aérien, a précisé son expertise sur les aides publiques accordées au transport aérien commercial intérieur à la France métropolitaine (FNAUT Infos 273). Nous résumons ici sa conclusion.

L'expertise a porté sur 86 aéroports métropolitains : 76 aéroports régionaux ont un trafic inférieur à 2 millions de passagers annuels ; le seuil de rentabilité étant d'environ 1 million de passagers (pax) par an, 70 d'entre eux sont structurellement déficitaires, ils n'assurent que 4,5 % du trafic total (parmi eux, 43 ont moins de 100 000 pax par an et assurent à peine 0,3 % du trafic total).

Les aides publiques à l'avion

Les aides publiques aux aéroports ont peu évolué depuis dix ans.

- La couverture des déficits par l'Etat, les collectivités territoriales et les chambres de commerce a coûté 94 M€ par an en moyenne sur 2016 et 2017, soit 8,3 € par pax. Mais sur les plus petits aéroports, ce coût par passager peut dépasser plusieurs centaines d'euros.
- L'aide globale à l'investissement est d'au moins 20 M€.
- L'exonération partielle de taxes foncières sur tous les aéroports, dont les aéroports parisiens, coûte 55 M€.
- A ce total d'environ 170 M€, il faut ajouter le financement total ou partiel de certaines missions régaliennes par l'Etat (contrôle aérien, douanes...). Le coût total de ces missions n'a pas été évalué faute de données (il est de 2,3 M€ à Agen).

Les aides publiques aux compagnies aériennes portent sur :

- l'exemption de taxation du kérosène consommé dans les vols intérieurs (300 M€ dans l'hypothèse d'une taxation au même taux que celui de l'aviation privée) ;
- et l'aide aux lignes sous obligation de service public (22 M€).

Les aides publiques au transport aérien intérieur se montent donc à environ 500 M€ par an (18,5 €/pax).

Taxer le kérosène ?

Contrairement aux carburants consommés par les transports terrestres, le kérosène

consommé par les avions n'est pas taxé. Selon la Cour des comptes, l'exonération, effective sur tous les aéroports, doit être assimilée à une aide publique. Elle est à l'évidence défavorable à l'environnement (surtout sur les liaisons court-courriers) car elle défavorise le train en abaissant le coût d'un trajet en avion de 10 à 12 €.

Contrairement à une idée répandue, l'exonération ne doit pas être attribuée à la convention de Chicago de 1944 adoptée lors de l'émergence de l'aviation commerciale. Mais elle est inscrite dans les milliers d'accords bilatéraux signés entre Etats et compagnies aériennes depuis le premier accord des Bermudes (1946). A l'époque, personne n'avait conscience des effets environnementaux de la combustion des énergies fossiles, mais une réaction est devenue difficile aujourd'hui.

Appliquer la TICPE au kérosène consommé sur les seules lignes intérieures serait possible - la réglementation européenne ne s'y oppose pas - mais impraticable car rien n'empêcherait une compagnie européenne étrangère de faire le plein hors de nos frontières avec du kérosène détaxé, un avantage concurrentiel qui pénaliserait les compagnies françaises et s'ajouterait à celui de charges sociales généralement moins élevées à l'étranger.

C'est la raison pour laquelle le gouvernement libéral de Norvège a choisi de taxer les billets d'avion plutôt que le kérosène. Seul le Japon, très isolé géographiquement et réglementairement, a taxé le kérosène car son marché aérien intérieur est protégé par cet isolement.

Une taxation du kérosène à l'échelle intra-européenne est autorisée par le droit européen mais devrait être décidée à l'unanimité des Etats membres. Une taxation est possible aussi dans le cadre d'accords bilatéraux, mais cette possibilité n'a pas été exploitée.

L'Union européenne a cependant mis en place un système d'échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (SEQE-UE) qui, depuis 2012, couvre l'aviation commerciale. Mais ce système, peu efficace, ne couvre que les vols intra-euro-

péens. En 2018, les compagnies françaises n'ont dépensé que 10 M€ pour acheter des quotas, elles sont donc peu incitées à réduire leurs émissions.

Une taxation du kérosène ne serait efficace qu'à l'échelle mondiale, sa mise en place est donc peu probable.

Un enjeu mondial

Les compagnies aériennes estiment que l'avion est responsable de 2 % seulement des émissions mondiales de CO₂, un chiffre qui date des années 2000. Si on tient compte du trafic de fret (avions cargo) et si on ignore les gaz à effet de serre (GES) autres que le CO₂, notamment les 6 mentionnés dans le protocole de Kyoto, on arrive déjà à 3 % en 2018.

Avec la croissance prévue du trafic (4 à 5 % par an) et un gain de 1 % par an en efficacité énergétique, les émissions mondiales de CO₂ dues à l'avion devraient augmenter de 70 % dans les 15 ans à venir et atteindre 5 % des émissions des autres secteurs si celles-ci se stabilisaient.

Mais, en haute altitude, les avions émettent aussi de la vapeur d'eau, des oxydes d'azote, des aérosols, et provoquent la formation de traînées de condensation et de cirrus. En définitive, on peut estimer la contribution de l'avion au réchauffement climatique est d'environ le double du seul effet dû au CO₂, soit environ 6 % des contributions mondiales d'origine anthropique aujourd'hui, 4 % seulement si on ne considère que les GES retenus par le protocole de Kyoto, 6,5 % dans 15 ans et même 8 % si les autres secteurs parviennent à réduire de 25 % leurs émissions.

Les Etats membres de l'OACI ont adopté, fin 2016, un programme de compensation et de réduction des émissions de CO₂, CORSIA. Mais la mise en œuvre de ce programme commencera par une période de participation volontaire des Etats... et seule une moitié des Etats s'est portée volontaire. L'objectif est de stabiliser les émissions de CO₂ à leur niveau futur de 2020. Mais si le trafic continue à croître de 4 à 5 % par an, cet objectif ne sera pas atteint.

La recherche technologique visant à réduire l'impact environnemental de l'avion doit être accélérée (motorisation hybride, nouveaux carburants...) et financée par la fiscalité sur l'avion : des progrès spectaculaires ont été accomplis depuis 50 ans, mais la durée de vie d'un avion moderne est supérieure à 30 ans. Sans mesures fortes telles que la taxation du kérosène, l'influence du transport aérien sur le climat sera refusée par une part croissante de l'opinion.

L'efficacité du TGV

Jacques Pavaux plaide alors vigoureusement en faveur du TGV. Il rappelle que le TGV émet plus de 30 fois moins d'équivalent CO₂ qu'un avion court-courrier. Et si le report de l'avion sur le TGV est supérieur à environ 700 000 voyageurs/an, les émissions de GES lors de la construction d'une LGV sont amorties en moins de 10 ans.

Chaque ouverture d'une LGV s'est traduite par un fort report de trafic aérien sur le rail. Des liaisons aériennes ont même été contraintes à la fermeture : Orly-Lille, Orly-Rennes, Orly/Roissy-Strasbourg.

Depuis l'ouverture récente de la LGV Tours-Bordeaux en 2017, qui a réduit d'une heure la durée du trajet ferroviaire, le trafic de la navette aérienne Orly-Bordeaux a diminué de 25 %, soit 450 000 pax. Le trafic aérien sur l'axe Paris-Toulouse a diminué de 200 000 pax (sans prolongement de la LGV, le trafic aurait été de 3,4 millions de pax).

Entre 1990 et 2002, le trafic sur les 33 liaisons intérieures et intra-européennes court-courriers au départ des aéroports parisiens et soumises progressivement à la concurrence du TGV a été stabilisé, alors que sur 44 liaisons non concurrencées par le TGV, le trafic a doublé, passant de 8,9 à 17,7 millions de pax.

Selon l'étude de Gérard Mathieu et Jacques Pavaux réalisée en 2003 pour la FNAUT, le TGV pourrait, à l'horizon 2030, capter 36 millions de pax par an, soit la capacité d'Orly (« le TGV, c'est le troisième aéroport parisien ») si le schéma directeur des LGV de 1992 était réalisé. Une actualisation de l'étude montre que le report modal atteint déjà 20 millions de pax et l'économie d'émissions de CO₂ représente la consommation de 350 000 Français.

Ainsi le report d'une partie du trafic aérien s'est fait naturellement à chaque mise en service d'une LGV. Il est donc inutile de réglementer l'offre en imposant la fermeture de certaines lignes aériennes, il faut au contraire préserver la concurrence intermodale pour éviter les abus de position dominante, mais la concurrence entre modes et entre opérateurs de chaque mode ne suffit pas : chaque mode doit payer ses coûts environnementaux, et en particulier sa contribution climatique.

Le TGV en France et chez nos voisins



Sans négliger les transports de la vie quotidienne, la FNAUT défend les projets d'achèvement du réseau des LGV (FNAUT Infos 277) car les déplacements à longue distance se développent rapidement.

Depuis 2003, une complémentarité, qui confirme les conclusions de l'étude Mathieu-Pavaux de 2003, s'est installée entre avion et TGV : le trafic aérien se concentre de plus en plus sur les trajets où le TGV est quasi-absent (transversales) ou sur lesquels le train est peu performant (certaines radiales). Depuis 2007, le trafic aérien transversal a augmenté de 56 %, alors que le trafic aérien radial a baissé de 4,8 %. Les relations aériennes radiales conservent un poids prépondérant, mais la tendance s'est renforcée récemment : en mars 2018, le trafic intérieur transversal a crû de 21,4 % tandis que le trafic radial a diminué de 4,9 % à de rares exceptions près (Paris-Nice + 3,5 %).

Notons aussi que le TGV, contrairement à une idée répandue, concurrence la voiture et pas seulement l'avion (voir l'évolution du trafic sur l'autoroute A6 lors de l'ouverture de la LGV Paris-Lyon, FNAUT Infos 237). Cette contribution à la lutte contre le réchauffement climatique est trop souvent ignorée.

Rappelons enfin que le succès du TGV reste inférieur à ce qu'il pourrait être si SNCF Mobilités l'exploitait comme le souhaite la FNAUT : baisse et simplification des tarifs (FNAUT Infos 277), commercialisation efficace, desserte de certaines villes moyennes... et si l'Etat jouait son rôle en investissant (desserte TER des gares TGV implantées à la campagne en Picardie, en Lorraine,

en Occitanie..., extension du réseau des LGV). Il ne faut pas confondre le TGV tel qu'il est et le TGV tel qu'il pourrait être (FNAUT Infos 199).

Le TGV chez nos voisins

Sur des distances de 600 à 800 km, la part de marché (train + avion) du train est bien plus élevée en Espagne, France et Italie, pays bien équipés en LGV (Madrid-Barcelone 80 %, Paris-Marseille 70 %, Milan-Rome 67 %) qu'en Allemagne (Hambourg-Munich 15 %) ou en Angleterre (Londres-Glasgow 12 %).

Il en est de même sur des distances de 400 à 600 km : Paris-Lyon 90 %, Madrid-Séville 80 %, Paris-Bordeaux 70 %, mais Berlin-Cologne 30 %.

Ces chiffres datent de 2013 et ont évolué en faveur du TGV depuis cette date (FNAUT Infos 214).

Selon les adversaires du rail, le TGV ne concurrence l'avion que si le trajet ferroviaire dure moins de 3h : il s'agit d'un mythe cher à la Cour des comptes et dénoncé par Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244). La nouvelle LGV Berlin-Munich concurrence l'avion alors même que la vitesse moyenne de l'ICE y est faible : 157 km/h seulement contre 231 km/h sur Paris-Marseille (FNAUT Infos 267).

Depuis la baisse de tarifs de l'AVE introduite par la RENFE en 2013 (FNAUT Infos 277), l'AVE a dépassé l'avion sur l'axe Madrid-Barcelone (le trafic a chuté de 54% depuis que l'AVE a connecté ces deux métropoles en 2008 selon l'AENA, association des aéroports espagnols).

L'Italie a autorisé en 2003 la concurrence en open access sur les grandes lignes classiques et le réseau à grande vitesse. La compagnie NTV a été créée en 2012. Avec une part de marché de 25% sur les LGV et des prix de 25 à 30% inférieurs à ceux de Trenitalia, NTV s'est rapidement installé dans le paysage ferroviaire italien. Stimulé par la concurrence directe et la baisse des péages, le marché de la grande vitesse a, depuis cette date, crû de 20% par an, essentiellement au détriment du transport aérien, en particulier sur l'axe Milan-Rome, où la part de marché de l'avion est passée de 51 % à 26 % (FNAUT Infos 263).

Jean Sivardière ■

MAL DIT

L'eurodéputé écologiste Yannick Jadot a qualifié le projet Lyon-Turin de « gigantesque gabegie de 26 milliards d'euros » (un chiffre farfelu). Il a plaidé pour « les transports du quotidien plutôt que de grands projets extrêmement coûteux, servant davantage les industries du BTP que les Français ». L'eurodéputé critique aussi les projets de LGV. Il oublie que les déplacements à longue distance font de plus en plus partie de la vie quotidienne et que le TGV transporte environ 140 millions de voyageurs par an, 130 en trafic intérieur, 30 en trafic international : le TGV est-il vraiment inutile aux Français ?

Le train de nuit comme alternative à l'avion ?

De nombreux articles mettant en avant les atouts des trains de nuit ont été publiés dans FNAUT Infos (95, 96, 108, 184, 234, 266, 267, 272, 273). D'autres associations défendent aussi les trains de nuit : nous analysons leurs propositions.

Oui au train de nuit (OATN)

Ce collectif rassemble des usagers du train, des associations environnementalistes et des syndicats de cheminots (Sud Rail, CGT, FO). Il a contribué à sensibiliser les responsables politiques au rôle possible des trains de nuit. Ses arguments en faveur des trains de nuit sont ceux de la FNAUT (<https://ouiiautraindenuit.wordpress.com>). De nombreux points d'accord avec la FNAUT portent aussi sur la politique générale des transports mais des divergences apparaissent sur trois points (<http://tinyurl.com/y6pbuf77>).

- OATN note que le train de nuit peut revoir le jour à grande échelle, en France et en Europe, comme le vélo et le tramway dans les villes françaises. Mais, alors que la FNAUT s'intéresse à l'ensemble de l'offre ferroviaire, OATN envisage un report du trafic aérien exclusivement sur l'Intercités de nuit (ICN). Un report sur l'Intercités de jour, ou le TGV de jour ou de nuit, n'est pas envisagé.

L'association propose de créer **15 lignes nationales et 15 lignes internationales de nuit** et en attend un report de 15 millions de passagers en 2030, soit une économie de 150 000 vols et 1,5 million de tonnes de CO₂ (en admettant que le type d'appareil et la longueur du trajet ont peu d'influence sur les émissions de CO₂ d'un vol court-courrier, ce qui semble vraisemblable).

L'avion a assuré, en 2018, 26,8 millions de trajets intérieurs, Corse comprise (3,6 millions) mais hors Outremer, dont 26,6 sur les 149 liaisons attirant plus de 5 000 passagers par an, et le trafic entre la France et les pays proches a été de 60 millions de pax. La réduction du trafic intérieur serait donc de 28 % et celle du trafic intra-européen proche de 9 %, soit une réduction de 17 % du trafic français total : il semble qu'OATN surestime l'impact possible des ICN (dans un train de nuit, on ne trouve pas que des voyageurs susceptibles d'avoir pris l'avion).

Selon les chemins de fer autrichiens (ÖBB), qui développent un réseau européen de trains de nuit, « **le train de nuit**

est un marché de niche, pas de masse » (les ÖBB transportent 34 millions de voyageurs par an dont 1,4 million par train de nuit, ce qui évite en gros 12 000 vols).

Dans sa conception actuelle, l'ICN est d'abord un service rendu aux voyageurs et un outil d'aménagement du territoire avant d'être une alternative à l'avion (nécessaire en tant que complément du TGV).

Mais la FNAUT estime que le train de nuit peut être repensé, comme cela a été fait lors du passage du train Corail au TGV, et évoluer (deux étages, grande vitesse, réutilisation de jour...) pour être plus productif et devenir un vrai transport de masse.

- Alors que le TGV est aujourd'hui le principal concurrent de l'avion (voir page 4), OATN utilise sans esprit critique les écrits de la Cour des comptes et du Comité d'Orientation des Infrastructures pour dénoncer le TGV et les projets de LGV. Certes ces projets sont plus coûteux que la remise en service des trains de nuit qui utilisent les voies classiques, mais l'efficacité de l'ICN n'est pas celle du TGV pour capter du trafic aérien.

Selon OATN, l'ICN serait idéal pour des distances de 500 à 1500 km, le TGV n'étant adapté qu'aux distances allant de 250 à 700 km. C'est précisément le mythe du seuil des trajets en moins de 3h dénoncé par Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244).

De même, selon OATN, l'impact écologique du TGV est défavorable car la construction des LGV entraîne des émissions considérables de gaz à effet de serre. Or, compte tenu de la faible consommation des TGV et du fort report modal qu'il suscite (depuis l'avion mais aussi la voiture), les émissions à la construction des LGV sont amorties en moins de 10 ans (FNAUT Infos 214, voir aussi page 6).

OATN analyse l'échec du TGV entre la France et Barcelone sans tenir compte de ses conditions d'exploitation (FNAUT Infos 251). Il veut « revenir sur terre pour estimer les potentiels du TGV et des trains de nuit ».

- OATN veut relancer les ICN en service public, sur le modèle du Paris - Port-Bou financé en partie par la Région Oc-

itanie, et se dit hostile à la concurrence entre opérateurs ferroviaires : « le train de nuit est un service public qui n'a pas vocation à être rentable ; éliminer les ICN, c'est faire cadeau des infrastructures aux entreprises privées de fret ».

C'est oublier que les initiatives des ÖBB, pourtant vantées par OATN, se développent sur des bases purement commerciales. OATN ne recherche pas un modèle économique pérenne alors que seules certaines lignes de nuit ont un potentiel de trafic leur permettant d'atteindre la rentabilité.

OATN critique à juste titre le sabotage de trains de nuit par la SNCF mais s'abstient de toute critique sur ses coûts excessifs d'exploitation.

Objectif Train de Nuit (OTN)



Cette association, créée en juin 2019 à l'initiative de France Nature Environnement (www.lunatrain.eu), propose une offre renouvelée de trains de nuit (Lunajet) associant voitures à places couchées (30 %) et wagons de fret (70 %), d'abord sur l'axe Barcelone-Francfort (un marché voyageurs pourtant très saisonnier).

L'idée est séduisante mais a peu de chances d'aboutir. Selon les CFF, les marchés de nuit et fret étant totalement indépendants voire incompatibles, mener une double démarche commerciale serait délicat, les besoins des clients et les contraintes de deux types de trafic n'étant pas les mêmes.

De plus la mixité entraînerait des surcoûts importants dues aux manœuvres compliquées au départ, au cours du trajet et à l'arrivée, et de l'inconfort pour les voyageurs lors de ces manœuvres (<https://tinyurl.com/yxcovkug>).

Le Réseau Action Climat

Le RAC, dont la FNAUT est membre depuis plusieurs années, dénonce lui aussi la croissance très rapide du trafic aérien, son coût rendu artificiellement bas par ses privilèges fiscaux, la sous-estimation de l'impact environnemental de l'avion par les compagnies aériennes et le mécanisme de compensation CORSIA (<https://reseauactionclimat.org/tribune-transport-aerien-et-climat-il-est-temps-datterrir/>).

Le RAC réclame une taxation du kérosène, un taux de TVA à 20 % sur les vols intérieurs (le taux est de 10 % pour le train, le passage au taux de 20 % rapporterait quelques centaines de M€ par an à l'Etat) et un report du trafic sur les trains de jour et de nuit.

Le RAC a dénoncé 6 mythes sur le transport aérien et le climat (voir FNAUT Infos 266). Il signale des démarches concluantes. En Suède, le nombre de passagers a diminué de près de 4,4 % sur un an (et même de 5,6 % sur les vols intérieurs), depuis la mise en place d'une taxe climat sur les billets d'avion et la relance des trains (de nuit notamment).

Selon une étude réalisée en 2018 pour la Commission européenne, une taxation du kérosène à hauteur de 33 centimes par litre permettrait de réduire de 9% les émissions de GES du secteur, équivalant au retrait de 850 000 véhicules sur les routes de France, de 7 % le nombre de personnes exposées à de fortes nuisances sonores, et aurait des « impacts négligeables » en termes d'emplois.

Staygrounded

« Restons sur terre » : ce réseau international dénonce l'impact dangereux du transport aérien sur le climat, la non taxation du kérosène, les 1 200 projets de création de nouveaux aéroports ou d'extensions d'aéroports existants, le mécanisme de compensation CORSIA, le greenwashing de l'industrie aéronautique, l'illusion des

solutions technologiques (agrocarburants...), l'usage abusif de l'avion.

Le réseau préconise aussi de limiter l'usage abusif de l'avion, en imposant des impôts aux passagers fréquents et en interdisant la publicité pour les voyages aériens et la fidélisation des grands voyageurs (<https://zad.nadir.org/IMG/pdf/declarationfraout2018.pdf>).

Il milite pour un report du trafic sur le rail si le trajet par train de jour dure moins de 4 h : « le TGV n'est pas la seule alternative à l'avion ; les services de jour et de nuit doivent être attractifs, abordables financièrement et alimentés par des énergies renouvelables ».

Concernant le projet d'extension du terminal 1 de l'aéroport de Marseille-Provence, Staygrounded s'appuie sur un avis de l'Autorité environnementale (AE, 24-07-2019).

L'AE s'étonne que « le dossier juge inéluctable l'augmentation future du trafic aérien et n'envisage pas d'alternative à ce modèle de croissance » ; elle demande au maître d'ouvrage de revoir son étude d'impact, « ni celui-ci ni l'Etat n'ayant démontré la compatibilité du projet avec l'engagement de la France d'atteindre la neutralité carbone en 2050 ».

Selon Eric Lombard, représentant de Staygrounded, « malgré le TGV qui met Paris à 3h de Marseille, l'aéroport offre encore 17 allers-retours quotidiens vers la capitale ; bien d'autres destinations françaises et européennes sont accessibles par TGV dans des temps raisonnables ou pourraient l'être si la desserte ferroviaire redevenait une priorité et si de nouvelles lignes de trains de nuit étaient ouvertes. L'Etat français demande à Bruxelles la mise en place d'une taxation européenne du kérosène mais curieusement ne prend pas son impact en compte dans les prévisions de trafic justifiant l'extension du terminal 1 de Marseille ou du terminal 4 de Roissy. Or la Commission européenne a démontré que cette taxation permet de réduire le trafic ».

Interdire l'avion ?

39	MÜNCHEN	2 1950
33	BERLIN-TEGEL	2 1950
60	FRANKFURT	2 2000
25	BUDAPEST	2 2005
08	PARIS-CDG	2 2010
48	ISTANBUL	2 2040
339	HURGHADA	2 0205
378	IZMIR	1 0320
	FIER	2 0325

La proposition de la députée Delphine Batho (Génération écologie) consiste à interdire les trajets aériens vers des destinations accessibles en moins de 5 h de train. La proposition du député François Ruffin (France Insoumise) consiste à interdire 72 liaisons que le train permet de faire en 2h30 de plus au maximum (<http://www.assemblee-nationale.fr/15/pdf/propositions/pion2005.pdf>). Cette marge intègre notamment l'allongement du temps de transport aérien par les contrôles divers et les accès aux aéroports.

Selon le blog de Patrick Cahez (<https://blogs.mediapart.fr/patrick-cahez/blog/090619/les-trajets-interieurs-en-avion-pouvant-etre-replaces-par-le-train>), 13,8 millions de trajets intérieurs (52 %) seraient transférés sur le train dans la proposition Batho ; 6,6 millions seulement (25 %) dans la proposition Ruffin.

Selon Patrick Cahez, le TGV s'impose comme une alternative crédible à la quasi-totalité des trajets aériens passant par Paris – ce qui correspond au réseau des LGV. A l'inverse, les transversales ferroviaires sont peu pratiques (Bordeaux-Lyon exige plus de 5 h, en passant par Paris, pour une distance d'à peine plus de 500 km à vol d'oiseau). Plus de 2,4 millions de trajets aériens ne pourraient être remplacés par des trajets de moins de 7 h en train.

François de Rugy a estimé bizarrement que la proposition Batho interdirait tous les trajets aériens. En réalité, 108 relations principales sur 149 resteraient autorisées.

L'avion est manifestement utilisé de manière excessive : 51 000 pax sur la seule liaison Lyon-Marseille en 2018 ; 2,5 millions au total entre Paris et Bordeaux, Nantes, Rennes et Lyon alors que le trajet en TGV dure moins de 2 h.

Un développement important des pré-et post-acheminements par TGV à Roissy est encore possible.

Selon Jacques Pavaux, la fermeture autoritaire de lignes aériennes est une fausse bonne idée (page 6) : cette politique dirigiste ne permettrait pas d'éviter les éventuels abus de position dominante de la SNCF. Et, selon Nicolas Bouzou (Le Figaro du 8-07-2019), si on interdisait les vols Marseille-Roissy, des milliers de passagers iraient chercher des correspondances à Francfort par des vols autorisés.



La disparition des trains directs

Le cas de Grenoble

Les trains directs au départ ou à destination de Grenoble, très développés pour quasiment disparaître depuis une quinzaine d'années, fournit une bonne illustration de la raréfaction de l'offre ferroviaire.

La situation aujourd'hui

Elle est proche de celle de la fin du 19^{ème} siècle... Seules les villes suivantes sont accessibles par train direct de jour : Valence, Lyon, Annecy, Genève et Gap (par TER ou Intercités) et Paris par TGV (<http://trains-directs.fr/> Grenoble). L'Intercités Grenoble-Paris Bercy ne fonctionne que le dimanche... Les circulations très épisodiques (sports d'hiver) ont été laissées de côté.

La politique de la SNCF ne serait acceptable que si les correspondances imposées étaient considérablement améliorées : le taux actuel de retard est tel qu'une correspondance avec un délai inférieur à 15 mn n'est pas fiable ; si le délai est supérieur, la correspondance reste assez risquée ou se fait au prix d'un allongement sensible du temps de parcours.

L'évolution récente

Des relations ont existé vers la **côte atlantique** : Hendaye et Irun (train estival diurne via Toulouse et train de nuit), Bordeaux

(train diurne via Clermont et Périgueux), Nantes (trains diurnes via Bourges, train de nuit, puis TGV via Le Mans), Quimper et Brest (train de nuit).

L'**Alsace** (train de nuit via Dijon ou Lons) et la **Lorraine** (train diurne via Dijon) ont été accessibles pendant quelques années.

Quant à la **côte méditerranéenne**, le Catalan Talgo, qui avait le label TEE (Trans Europe Express), a permis une relation directe, très fréquentée, avec le Languedoc-Roussillon (Nîmes, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Port Bou et Barcelone) dans les années 1960-1980.

Les villes de Marseille, Nice et Vintimille ont été reliées par de nombreux trains diurnes et un train de nuit jusqu'à la mise en service de la LGV Méditerranée (le train Nice - Saint-Gervais passait par Grenoble).

On ne peut plus aller directement au-delà de Valence-Ville vers la **vallée du Rhône** et **Avignon-Centre** (sauf le vendredi).

Sur la **ligne des Alpes**, il n'existe plus de relation directe au-delà de Gap vers **Embrun** et **Briançon**, ou au-delà de Veynes vers **Aix-en-Provence** et **Marseille**.

Digne a été desservie par un train direct Genève-Digne avec correspondance à Digne pour Nice via la ligne Digne-Nice de la fin des années 30 aux années 70, avec une réapparition estivale à la fin des années 1980 (train Alpazur).

Il n'a jamais existé de liaison directe avec **Turin** et **Milan** malgré l'utilisation possible du raccordement de Montmélian, l'attractivité du marché de Turin (desservi directement par un autocariste local) et l'existence d'une forte population grenobloise d'origine italienne.

Le TGV a permis de relier Grenoble à l'aéroport de **Roissy** et **Lille** dans les années 1990-2000. Des TGV pour **Bruxelles** ont même existé au début des années 2000.

Le raccordement de Valence-TGV (entre la LGV Méditerranée et la ligne TER Grenoble-Valence), financé par la Région AuRA et ouvert en 2014, n'est plus utilisé en service régulier depuis la suppression, fin 2018, de l'éphémère TGV Annecy-Marseille de week-end, alors que la ligne du sillon alpin est électrifiée (FNAUT Infos 272).

Des temps de parcours allongés

Ces temps se sont systématiquement allongés : hausse des marges de régularité, multiplication des arrêts, suppression des trains sans arrêt, ralentissements. Deux liaisons sont particulièrement affligeantes puisqu'on est ramené aux valeurs des années 1950/1960 : **Grenoble-Valence** 84 km/h malgré l'électrification de la ligne (92 km/h en 1963, 105 km/h en 1988), et **Grenoble-Veynes** (50 km/h comme en 1950, contre 65 km/h en 2014).

Même la liaison TGV **Grenoble-Paris** (186 km/h) a vu sa vitesse diminuer (193 km/h à l'ouverture complète de la LGV Paris-Lyon).

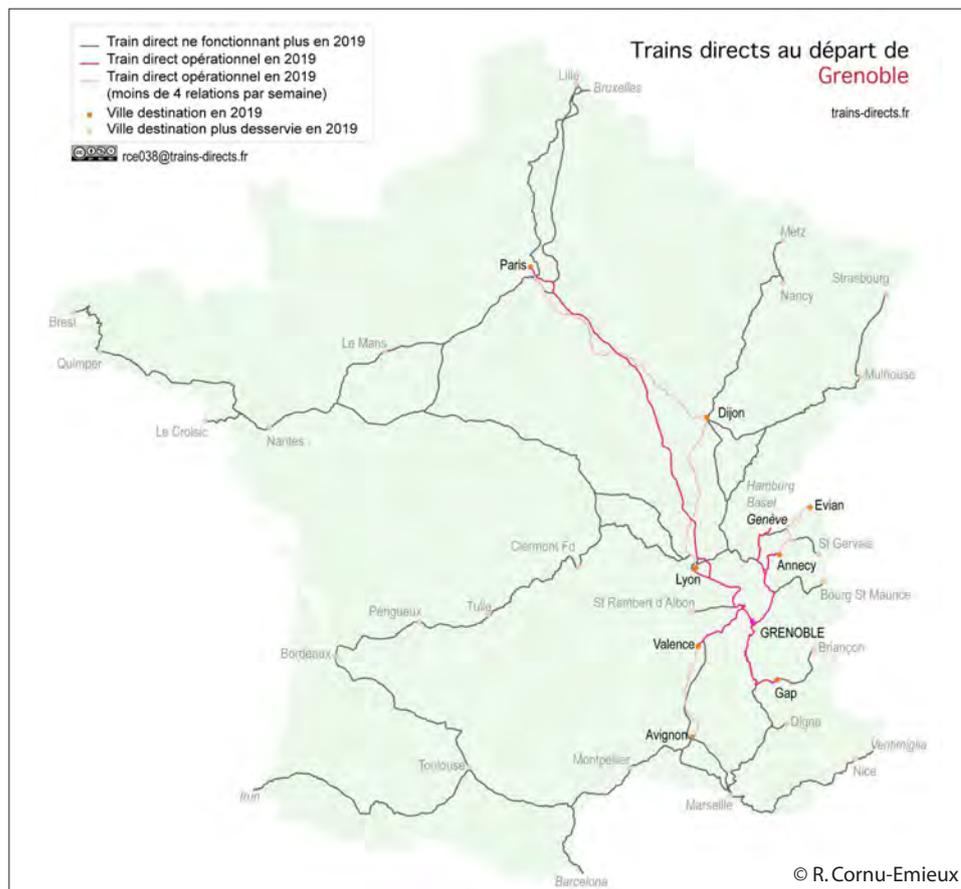
Grenoble-Chambéry : 99 km/h soit une très forte diminution par rapport à 1988 (110 km/h) malgré l'électrification de la ligne Gières-Montmélian (le tracé n'a pas été rectifié alors qu'un gain de vitesse d'au moins 20 km/h était possible)...

Grenoble-Genève : 83 km/h soit une diminution par rapport à 2003 (86 km/h) malgré l'électrification de Gières-Montmélian.

Grenoble-Lille : 170 km/h avec correspondance à Lyon - Part-Dieu, contre 179 km/h en 2003 par train direct.

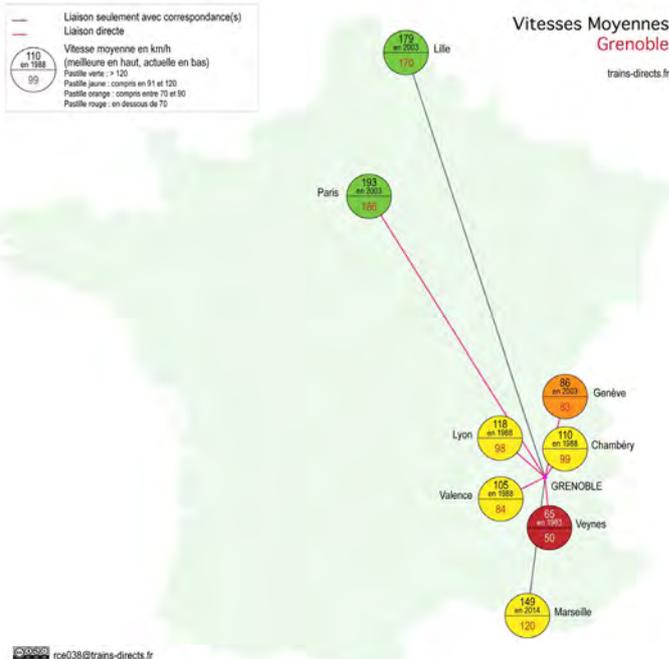
Grenoble-Lyon : 98 km/h soit une très forte diminution par rapport à 1988 (118 km/h).

Grenoble-Marseille : 120 km/h, avec correspondance à Valence-TGV, contre 149 km/h en 2014.



Renaud Cornu-Emieux ■

La gratuité des transports



rcf038@trains-directs.fr

© R. Cornu-Emieux



Wikipedia

Le SYTRAL de Lyon a commandé au LAET (Laboratoire Aménagement Economie Transports) une étude qui confirme, après d'autres, le bien-fondé des thèses de la FNAUT.

A Lyon comme ailleurs, les nouveaux usagers seraient majoritairement d'anciens piétons ou cyclistes ; la gratuité aurait un impact réduit sur l'usage de la voiture et freinerait les investissements, donc renforcerait à terme le trafic automobile ; les collectivités devraient augmenter fortement leur contribution financière, au détriment d'interventions dans d'autres domaines (aide sociale...).

- La plupart des villes qui ont instauré la gratuité ont moins de 100 000 habitants, avec un réseau initial faible (moins de 30 voyages par habitant par an contre environ 330 à Lyon) et un centre qui décline.

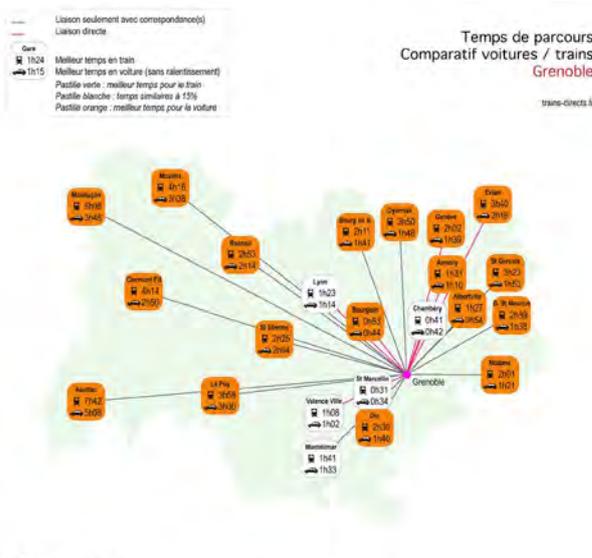
Les déplacements engendrés par la gratuité sont essentiellement courts et concernent les centres-villes, plutôt que des trajets longs effectués en périphérie, où la gratuité n'a qu'un impact marginal comparativement au niveau de l'offre.

La contribution financière des collectivités a déjà doublé pour maintenir l'offre à un niveau acceptable.

- A Lyon, l'offre s'améliore et l'usage de la voiture est pénalisé, la fréquentation et les recettes augmentent. Le SYTRAL a retrouvé une capacité d'autofinancement et continue à investir. Avec la gratuité, ce cercle vertueux pourrait se briser.

La fréquentation pourrait augmenter de 15 % et le réseau serait saturé. Le déficit annuel serait triplé, passant de 160 M€ à 490. Il faudrait augmenter le Versement Transport jusqu'à son taux maximal de 2 %. Mais la mesure ne rapporterait que 30 M€. Il faudrait aussi ré-endetter le Sytral. Le risque est grand d'une remise en cause de la stratégie de développement de l'offre.

- Selon Bruno Faivre d'Arcier, « le transport public n'est pas un bien de consommation comme les autres. Si on diminue le prix par deux, on ne se déplace pas deux fois plus souvent. Les gens sont surtout sensibles à la qualité de l'offre. Si pour le même déplacement on doit choisir entre un bus qui fait le trajet en une heure, ou la voiture qui le fait en 20 minutes, on prend la voiture, même avec un réseau gratuit ».



Brèves

- Pour la première fois, la SNCF et ses partenaires industriels ont testé un train piloté à distance. Ce « train-drone » a parcouru une distance de 4 km entre Ville-neuve-Saint-Georges (94) et Juvisy (91). L'objectif du test était de démontrer la faisabilité technique de la téléconduite. Le groupe ferroviaire souhaite faire circuler des prototypes d'ici 5 ans.

- Coussins d'air, moteurs linéaires à induction, piles à hydrogène : Space-train propose d'équiper les axes Lyon - Saint-Etienne et Orléans-Paris. La Région AuRA et la métropole de Lyon se seraient montrées intéressées par cette navette à grande vitesse (trajet en 15 min) bien moins coûteuse que le rail (selon son promoteur) mais en concurrence avec un projet Hyperloop.

- La Chine produira en série des TGV circulant à 400 km/h d'ici fin 2019. Il s'agit du premier TGV sans conducteur au monde à dépasser la vitesse maximale de 350 km/h.

- Prague-Košice est la première ligne d'Europe, voire du monde, où s'exerce une concurrence entre trois trains de nuit, exploités respectivement par les privés tchèques Regiojet, Leo Express et l'exploitant étatique Ceske Drahy.

- Selon la Région Nouvelle-Aquitaine, les travaux de réouverture de la ligne internationale Pau-Canfranc pourraient être lancés d'ici deux ou trois ans.

- En Italie, des trains de fret vont circuler sur une LGV. Ils seront gérés par l'opérateur privé Interporto Servizi Cargo et relieront Vérone et Pomezia. Ils circuleront de nuit à une vitesse de 120 km/h. Ils bénéficieront du gabarit P400, adapté au transport des semi-remorques et des conteneurs high cube. Les pentes de la LGV n'excèdent pas les 15 ‰.

- Fin juillet 2019, Caen a inauguré son tramway sur rail, qui remplace le désastreux TVR, un tramway sur pneu adopté en 2002 malgré les avertissements de la FNAUT.

Bêtisier



- Selon l'historien des transports Mathieu Flonneau, la culture automobile, loin de se résumer à l'individualisme, est un facteur d'inclusion sociale et de cohésion territoriale : « L'automobile reste un lieu de mémoire heureux dans l'imaginaire des Français ».

Une ligne nouvelle utile : Genève-Annecy



L'échec récent du TGV Annecy-Marseille montre que le potentiel de voyageurs est insuffisant, malgré l'apport des correspondances possibles à Chambéry et Grenoble, pour rendre viable cette relation si elle n'est pas alimentée également par la clientèle suisse (Genève, Lausanne)...

C'est regrettable, car du point de vue de l'aménagement du territoire, il est plus pertinent de passer par Chambéry et Grenoble que par Lyon.

Une ligne nouvelle performante Genève-Annecy (et aussi Annecy - Aix-les-Bains) rendrait à nouveau compétitif l'itinéraire de l'ex Catalan-Talgo Genève-Barcelone passant par Chambéry et Grenoble.

Elle rendrait également plus utile techniquement et commercialement une liaison entre Genève et l'Italie du nord passant par Chambéry : elle renforcerait

l'intérêt socio-économique de la liaison Lyon-Turin-Milan-Venise.

Elle serait particulièrement utile, sans doute davantage que le CEVA, pour assurer les déplacements quotidiens des habitants d'Annecy travaillant à Genève.

On peut même imaginer qu'elle soit construite à voie unique et que la Suisse participe à son financement.

Ce projet serait plus ambitieux que le shunt d'Ambilly permettant de raccourcir la relation entre Genève et Annecy (FNAUT Infos 276). Mais, paradoxalement, on constate souvent que plus l'ouvrage est ambitieux, plus les financements sont disponibles...

Je regrette vivement que la SNCF n'ait pas accompagné l'électrification de la ligne du Grésivaudan Gières-Montmélian, très bien tracée, d'une augmentation de la vitesse maximale à 200 km/heure (qui augmenterait encore la pertinence du passage des TGV Genève-Méditerranée par la ligne du sillon alpin).

Si le TER marche en Alsace globalement mieux qu'ailleurs, un des ingrédients de cette réussite est le fait que l'offre TER200 Strasbourg-Bâle est particulièrement performante. Avec le cas de la ligne Angers-Tours et la ligne des Landes, la ligne du Grésivaudan fait partie des lignes qui justifieraient un relèvement de vitesse à 200 km/h en priorité.

Jean-Marie Tisseuil ■

Une réponse inattendue et encourageante

Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de l'Union Européenne (UE). La réponse des autorités françaises à la consultation récente lancée par l'UE sur l'avenir du RTE-T a surpris : contrairement aux pratiques habituelles, court-termistes et malthusiennes, généralement dictées par Bercy, cette réponse sort d'une logique purement conjoncturelle et révèle un certain effort de prospective.

Certes, sans craindre le jargon, le document fait état des priorités figurant au cœur du projet de LOM : décarbonation, numérisation, multimodalité, sécurité, mobilité du quotidien et, bien sûr, innovation « qui ouvre des perspectives majeures » (l'inévitable train à hydrogène est cité deux fois). Il propose « une vision moins normative au bénéfice d'une logique services et solutions dans une approche écosystème plus adaptée aux besoins de nouvelles mobilités ou de mobilité propre ».

Mais le document insiste clairement sur les exigences « qui devraient moins porter sur des critères de définition technique des infrastructures et davantage sur

des niveaux de service ou de qualité à satisfaire ».

Il signale en particulier les goulets d'étranglement que constituent les nœuds ferroviaires de Paris, Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux. Il souhaite une bonne desserte des aéroports (Bâle-Mulhouse). La ligne Nantes-Bordeaux est également citée, ainsi que les liaisons transfrontalières Colmar-Fribourg, Karlsruhe-Rastatt, Haguenau-Saarbrücken, Metz-Trèves, Givet-Dinant et Nice-Turin.

Le document se préoccupe particulièrement des ports : les échanges maritimes tendant à se massifier, un report modal vers le rail ou le fluvial est souhaité. Une intégration de la ligne La Rochelle - Poitiers dans le réseau central est proposée. Les ports du littoral Manche (Brest, Saint-Malo, Roscoff ou Cherbourg, Caen-Ouistreham et Dieppe) sont cités.

Curieusement, alors que le canal Seine-Nord est lancé, le document souligne que « les critères actuels de définition du réseau fluvial posent des difficultés dans la mesure où les données nécessaires ne sont pas forcément disponibles ni valides ».

Forum

Trains régionaux en Suisse

Le transport ferroviaire des matières dangereuses (MD)

Le chlore produit à Pont-de-Claix, au sud de Grenoble, pour les usines suisses du Valais est d'abord envoyé à Sibelin puis repart vers le nord et traverse la gare de Lyon-Part-Dieu : il en sera ainsi tant que le contournement ferroviaire est de Lyon (CFAL) ne sera pas construit. Arrivés en Suisse, les trains de chlore traversent les gares de Genève et Lausanne. Par mesure de sécurité, le rebroussement à Genève-La Praille pour un changement de locomotive a été supprimé et la vitesse a été limitée à 40 km/h.

Le transport des MD par le train est beaucoup plus sécuritaire que par la route, mais l'accumulation de nombreux wagons dans les triages présente des risques qui sont traités par des règles d'urbanisme contraignantes pour les riverains.

François Lemaire, ADTC-Grenoble ■

Régression du TGV

Le TGV l'a emporté face aux innovations irréflechies : Aérotrain, Maglev... En desservant les gares existantes, il peut faire bénéficier l'ensemble des territoires, sans rupture de charge, des gains de temps apportés par la grande vitesse, même pratiquée sur une partie seulement de trajets. Mais la SNCF, en se concentrant sur les seuls TGV intermétropoles (elle supprime les TGV Strasbourg-Marseille par Lons et ne veut plus desservir Paris-Lausanne par le Jura), tourne aujourd'hui le dos à ce progrès qui n'est plus partagé par tous. Et elle est la seule compagnie européenne à ignorer l'importance cruciale de l'offre en fréquence.

François Mennerat, FNAUT Bourgogne Franche-Comté ■

Un voyage inoubliable

Désireux de me rendre de Lyon Part-Dieu à Evian, j'ai eu la mauvaise idée de vouloir emprunter le TER 96512 jusqu'à Bellegarde en espérant prendre ensuite à Bellegarde le TER 884525, le délai de correspondance étant assez large en théorie (11 min).

Le premier TER était très vétuste, peu ou pas climatisé et, le nombre de voitures étant fort insuffisant, j'ai dû voyager debout sur tout le parcours. De plus, le train s'est arrêté à deux reprises en pleine voie, de sorte qu'il est arrivé à Evian avec

vingt minutes de retard ; le 2ème TER ne l'ayant pas attendu, j'ai dû patienter près de 2 heures à Bellegarde en attendant le TER suivant pour Evian.

Le contrôleur du premier TER, qui était bien sûr invisible, n'a fait que le « minimum syndical » en termes d'annonces, en nous priant de ne pas descendre lors des arrêts en pleine voie. Il n'a pas annoncé les gares successives, ni le retard probable, et ne s'est pas préoccupé des voyageurs ayant des correspondances.

Je comprends mieux, après cette expérience, le mécontentement des autorités régionales à l'égard de la SNCF, ainsi que le désir d'un nombre croissant d'usagers que celle-ci soit mise en concurrence.

La SNCF s'est-elle rendu compte qu'il existe un itinéraire cyclable entre Genève et la Méditerranée (Via Rhôna) qui génère et générera des besoins supplémentaires de transport de voyageurs avec des vélos ?

Michel Bénard, Paris ■

Gratuité des transports

Dunkerque a décidé à la fois la gratuité des bus et une amélioration sensible de l'offre. On ne peut donc pas, comme le fait le maire, attribuer le transfert modal observé à la seule gratuité. Et ce qui compte, ce n'est pas le pourcentage des nouveaux usagers auparavant automobilistes, mais leur nombre.

On peut très bien créer un électrochoc et obtenir un transfert modal important sans la gratuité, on l'a vu dans les villes qui ont adopté le tramway. A Lyon, les transports publics sont très chers pour l'utilisateur, mais l'offre est excellente et c'est la ville de province où le nombre de voyages par habitant est le plus élevé. C'est l'une des rares villes, avec Strasbourg et Grenoble, où la part modale de la voiture est inférieure à 50 %.

Jean Sivardière ■

La fréquentation des transports publics augmente régulièrement (Strasbourg + 4,2 % soit 255 voyages par an et par habitant, Marseille + 3%) du fait du prix élevé des carburants routiers. La mobilité, urbaine et interurbaine, se développe indépendamment de la tarification.

La FNAUT n'est pas hostile à la gratuité du transport collectif urbain, elle est même favorable à la gratuité pour ceux qui en ont besoin. Mais elle privilégie la qualité de l'offre pour accroître le report modal.

Bruno Gazeau, président, FNAUT ■

Plus la distance à parcourir est courte, plus la fréquence doit être élevée pour que l'offre soit attractive et réponde aux besoins quotidiens ; elle doit être maintenue pendant les week-ends et les vacances.

Un autre paramètre est le niveau des redevances d'infrastructure. Celles-ci doivent rester modérées (elles pèsent pour un tiers des coûts d'exploitation en France, soit le double du niveau suisse qui correspond au coût marginal). Sinon elles conduisent à limiter la fréquence des trains, ce qui implique ensuite une offre peu attractive pour la clientèle et une productivité insuffisante (mauvaise utilisation du matériel roulant et du personnel). Dans ce cercle vicieux, tout le monde est alors perdant : les entreprises ferroviaires, le gestionnaire d'infrastructure, les autorités organisatrices et la clientèle.

Enfin la performance économique de l'exploitant est déterminante. Pour le canton du Jura (838 km², 73 000 habitants, 87 hab/km², un territoire mixte plaine-montagne), le coût kilométrique complet des offres que nous commandons aux CFF sur notre territoire est de 16,9 FS (15,2 €), et de 13 FS (12 €) pour la Compagnie des chemins de fer du Jura (CJ). Les recettes représentent entre 29% et 37% des coûts.

Le coût complet comprend la production de l'offre, l'amortissement du matériel roulant (les collectivités suisses ne sont pas propriétaires du matériel roulant qui doit être acheté par les entreprises ferroviaires) et les redevances d'infrastructure. En Suisse, ces redevances sont indexées à la fois sur le nombre de trains et leurs poids, et sur un pourcentage des recettes. Cela incite à offrir des fréquences élevées (30 min) et une très large amplitude horaire.

David Asseo, délégué aux transports, République et Canton du Jura ■

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°277 - ISSN : 0983-172 X
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

Abonnement papier 1 an (10 numéros) : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contactez notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : https://www.fnaut.fr



Ouverture du TER à la concurrence

L'ouverture à la concurrence se dessine

Déjà décidée et mise en œuvre pour les liaisons internationales et le fret, l'ouverture à la concurrence prend forme pour les liaisons nationales et régionales.

La FNAUT est favorable à la concurrence entre opérateurs sur les liaisons libre accès (open access) obéissant à la loi du marché.

Elle en attend plus de circulations et de fréquences y compris sur les lignes que le malthusianisme de la SNCF a réduit ou supprimé.

Sur les liaisons régionales ou nationales subventionnées, la FNAUT s'est déclarée favorable à une concurrence régulée des opérateurs et à une complémentarité organisée des modes.

Elle en attend une meilleure qualité de service, une meilleure information voyageurs, l'émergence de nouveaux services en gare et à bord.

Elle attend parallèlement de l'autorité organisatrice une organisation de la complémentarité entre les modes, une organisation des correspondances, l'élaboration d'un système d'information multimodal de même qu'un système billettique et une tarification adaptée.

Ainsi la concurrence pourra-t-elle être mise au service de l'utilisateur dès lors qu'elle s'intègre à la politique régionale de la mobilité clairement orientée vers la prise en compte et la satisfaction des usagers.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Que peuvent attendre les usagers ?

La question est d'actualité puisque, avant la fin de cette année 2019, les Régions françaises auront le choix, pour ce qui concerne l'exploitation des TER, soit de continuer à contracter avec la SNCF, soit de lancer des appels d'offres auprès d'autres opérateurs.

Dans cette dernière hypothèse, les voyageurs peuvent-ils espérer des réouvertures de lignes et une qualité de service améliorée (réduction du nombre des annulations de trains et des retards) ?

Sommaire

Dossier - Ouverture du TER à la concurrence	2-3
Une étude suisse sur la ligne des horlogers	4
Actualité - Bollwiler-Guebwiller : une réouverture qui prend du retard	5
Train des primeurs : un avenir compromis	6
Sécurité routière et passages à niveau	7
Europe - Extension du rôle de l'ERA	7
La Deutsche Bahn s'engage pour le climat	8
En région - Débat sur le nœud ferroviaire lyonnais	9
Service annuel 2020	10
Forum - Le livre noir de la SNCF	11-12

Ouverture des TER à la concurrence

Que peuvent attendre les usagers ?



© MD

Sur la base de l'exemple allemand, les Régions françaises peuvent attendre de la concurrence entre exploitants une baisse de leur charge financière : avec le même budget, elles pourraient financer une hausse de 50 % de l'offre TER si la productivité augmentait. Quant aux usagers, outre une forte hausse de l'offre (réouverture de lignes, renforcement des fréquences), ils peuvent espérer une amélioration sensible de la qualité de service.

La situation en France

Faut-il rappeler la situation française actuelle ?

La tendance est toujours à la fermeture de lignes : en 2018, ce fut le tour de Limoux-Quillan, Abbeville-Le Tréport, Kalhausen-Sarre Union et Morlaix-Roscoff.

L'offre reste squelettique et la qualité de service ne s'améliore pas : 2,1 % des trains ont été supprimés en 2018 contre 1,9 % en 2017 ; 9,6 % des trains ont été en retard en 2018 contre 9,1 % en 2017. Rappelons que si un train est supprimé la veille avant 16 heures, il n'est pas considéré comme annulé...

Le succès suisse

Ceci dit l'ouverture n'est pas un but en soi ! Les Suisses bénéficient d'un réseau de transport public qui fait référence alors que les mises en concurrence ne sont pas pratiquées.

C'est la loi qui prévoit que tout lieu avec au moins 100 habitants permanents doit être desservi par transport public. A partir de 500 voyages par jour, la cadence horaire est la norme. Il en résulte que les Suisses effec-

tuent 2 400 km par an en transport public alors que les Français n'en font que 1 400, ou encore que la part de marché du transport public dépasse 22 % en Suisse alors qu'en France elle n'est que de 16 % (toutes distances confondues).

Quelles sont les raisons de ce succès ? Il tient à la conjonction de plusieurs facteurs, et notamment :

- une densité démographique élevée (200 habitants par km² contre 118 en France) ;

- une participation active des citoyens à la définition de la politique des transports, souvent décidée au niveau des cantons ;

- un soutien du Parlement (en 2013, celui-ci a doublé les moyens dédiés aux infrastructures ferroviaires, qui ont atteint 5,8 milliards d'euros) ;

- un travail entre le transporteur et les autorités organisatrices mené en toute transparence ;

- une productivité qui augmente (entre 1990 et 2013, le nombre de voyageurs.km par agent a été multiplié par 2,55).

La situation suisse est-elle transposable en France ? On ne peut changer rapidement ni la géographie, ni le système politique.

Quant à la productivité, le changement est possible mais peut-on y arriver sans recourir à l'ouverture du TER à la concurrence ? La comparaison avec l'Allemagne, où l'ouverture du transport régional à la concurrence est en vigueur depuis 1995, est, à ce sujet, très éclairante.

L'exemple allemand

La productivité des opérateurs (tableau 1) est à peu près deux fois plus forte en Allemagne qu'en France tant pour le matériel roulant que pour le personnel.

Quant aux cadres, ils pourraient être beaucoup moins nombreux mais en France, en situation de monopole ferroviaire, on ne s'en rend pas forcément compte.

Ceci n'est pas sans conséquences tant sur les charges variables que sur les charges fixes (tableau 2) : avant prise en compte des péages pour l'utilisation de l'infrastructure, les charges par train x km sont de 18,4 € en France et de 9,1 € en Allemagne. Une variation du simple au double !

Les péages sont un peu supérieurs en Allemagne et les recettes sont sensiblement les mêmes.

Ainsi la contribution des autorités organisatrices (tableau 3) est de 17 € en France et de 9 € en Allemagne, soit un écart de 8 € qui pourrait être utilisé par les Régions pour commander plus de trains x km.

Si on compare ce qui s'est passé en France depuis que les Régions ont la

compétence en transport régional et ce qui s'est passé en Allemagne depuis l'ouverture à la concurrence, on est amené à pointer l'explosion de la contribution des Régions en France : + 4,3% par an alors qu'en Allemagne, les autorités organisatrices (les Länder) ont pu rester à l'abri de cette dérive.

La faible productivité du transporteur historique français (deux fois moins de trains x km par agent qu'en Allemagne ou qu'en Suisse) a des conséquences sur ses charges, sur les finances de la Région qui subventionne le transporteur, et donc finalement sur le volume d'offre ferroviaire car la Région peut difficilement ne pas raisonner à budget constant.

Pratiquement déjà, aujourd'hui, lorsque la SNCF présente une facture en hausse, la Région lui demande de revoir sa copie. Et alors, la SNCF ne réduit pas ses prix unitaires mais le volume d'offre. Elle propose moins de trains x km avec, pour partie, des transferts sur autocars.

Avec le même budget, les Régions françaises pourraient financer 50% d'offre ferroviaire en plus si la productivité augmentait, c'est-à-dire si les coûts unitaires étaient réduits.

Des progrès indéniables pour les voyageurs

Qu'est-ce que les usagers ont obtenu après l'ouverture à la concurrence ? Des réouvertures de lignes tout d'abord ! En Allemagne ce sont 500 km de lignes régionales et 300 gares qui ont été rouvertes. Le cas du Schönbuchbahn, ligne située dans la région de Stuttgart, est parlant : en 1996, à la veille de la mise en service, le car transportait 2 000 voyageurs par jour : en 2017 la fréquentation était passée, après réouverture de la voie ferrée, à 10 000 voyageurs par jour. En 2021, la ligne sera électrifiée et la cadence passera au quart d'heure.

Et la qualité de service ? L'enquête de satisfaction menée par la Communauté de transport Rhin-Ruhr qui porte sur la ponctualité, la propreté, le personnel, les annonces en cas de situation perturbée...montre que :

- les lignes exploitées par les nouveaux entrants et, d'autre part, les lignes exploitées par la Deutsche Bahn et obtenues à la suite d'un appel d'offres reçoivent une note meilleure que la moyenne ;
- les lignes exploitées par la DB et obtenues par attribution directe comme dans le passé reçoivent une note moins bonne que la moyenne.

Ainsi un opérateur historique est capable d'offrir une bonne qualité de service s'il est stimulé par la concurrence, et donc rien n'est perdu pour la SNCF lorsqu'elle sera soumise à la concurrence.

Une conclusion évidente : la concurrence est nécessaire

En conclusion, la situation actuelle en France ne peut durer ni pour les voyageurs (lignes fermées, trains supprimés ou en retard, offre squelettique), ni pour les Régions (dont la contribution financière explose).

L'exemple de la Suisse montre qu'une bonne qualité de service ne passe pas forcément par l'ouverture à la concurrence. Mais les conditions qui prévalent dans ce pays ne se retrouvent pas en France.

Le cas de la France ressemble plus à celui de l'Allemagne d'avant l'ouverture à la concurrence.

Avec cette ouverture, le pouvoir des autorités organisatrices allemandes s'est accru par rapport à la situation de monopole, ce qui a permis d'éviter l'augmentation des contributions financières versées aux transporteurs, de rouvrir des lignes et d'améliorer la qualité de service.

Jean-Marie Beauvais,
économiste des transports ■

Sources :

Bilan 2018 de la qualité de service des transports de voyageurs en France, AQST (Ministère de la transition écologique et solidaire), 2019

Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs en 2017, ARAFER, 2018

Transports publics suisses : un exemple à suivre ? Christoph Schaaffkamp, Andreas Wettig et Christian Desmaris, Ville, Rail et Transports, février 2016

Expertises du cabinet Trans-Missions, Tours et Berlin

Pour le Schönebuchbahn : les petites lignes ferroviaires en Allemagne, Michel Quidort, Transports Urbains (GETUM), septembre 2018

Pour l'enquête de satisfaction de la Communauté de transport Rhin-Ruhr : Qualitätsbericht SPNV 2015, page 26, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, février 2016.

Année 2015	France TER	Allemagne Concurrence *
Matériel roulant : Parcours annuels	90 000 km	175 000 km
Agents de conduite : Conduite annuelle	400 heures	1 000 heures
Taux d'encadrement : Cadres / agents roulants	1 pour 5	1 pour 18
* uniquement contrats attribués après mise en concurrence		
Année 2015	France TER	Allemagne Régional
€ par train x km		
Charges hors péages	18,41	9,08
Péages	4,50	6,06
Charges péages compris	22,91	15,14
Recettes	5,96	6,05
Contributions des AO	16,95	9,09
Contributions des AO	France TER	Allemagne Régional
€ par train x km		
1995		8,98
2002	10,20	
2015	16,95	9,09
Rythme annuel	4,3 %	0,1 %



Une étude suisse sur la ligne des horlogers

L'étude de Marcus Rieder, réalisée en 2016 à l'initiative de la municipalité de la Chaux-de-Fonds, a porté sur la section terminale Morteau - Le Locle de la ligne Besançon - Le Locle, dite ligne des Horlogers.

Les données actuelles sont les suivantes : 13 000 véhicules/jour sur la route parallèle qui emprunte le col des Roches, 3 allers-retours/jour sur la ligne côté français, 1/heure côté suisse, soit 18/jour, entre Le Locle et la Chaux-de-Fonds. La part modale du train est d'environ 3 %.

Les autorails français, non équipés de la signalisation ERTMS, ne pouvant accéder au Locle à partir de 2021, l'étude propose une solution simple : prolonger la circulation des trains suisses jusqu'à Morteau, ce qui permettrait au train de capter une part significative de la clientèle domicile-travail transfrontalière vers la Chaux-de-Fonds (40 000 habitants), où s'est

développée une industrie mécanique de précision.

La section de ligne Morteau - Le Locle serait cédée par SNCF Réseau à la Région dans le cadre d'un Groupement Européen de Coopération Transfrontalière (ce qu'autorise la réglementation française dans le cas des lignes transfrontalières), son exploitation et sa maintenance serait alors confiée par le canton de Neuchâtel à l'opérateur régional neuchâtelois, beaucoup moins coûteux que la SNCF. La circulation des trains français serait limitée au trajet Besançon-Morteau, avec correspondance quai à quai vers Le Locle. La section transfrontalière serait électrifiée.

Petites lignes

L'exploitation des petites lignes a été souvent discutée dans FNAUT Infos (257, 264, 270, 271). Le problème de fond est le niveau excessif des coûts d'exploitation de la SNCF, qui amène à limiter l'offre.

Le km.train étant 7 à 8 fois plus cher que le km.autocar, les Régions sont tentées par les transferts sur route. Or remplacer les trains en heures creuses par des autocars n'abaisse que marginalement les coûts de production puisqu'ils restent déterminés par les besoins en heures de pointe, comme l'a montré le CEREMA. De plus, SNCF Mobilités facture chaque circulation au coût complet et non au coût marginal.

Le train est-il cher en Suisse ?



On entend souvent dire que le train est cher en Suisse. Est-ce exact ?

Les recettes hors taxes payées par les voyageurs sont de 1,094 Md€ en France et 3,316 MdFS en Suisse. Le taux de TVA est de 10 % en France, 7,7 % en Suisse. Par suite, la participation des voyageurs taxes comprises est de 1,203 Md€ en France et 3,571 MdFS en Suisse (chiffres 2017).

Le trafic étant de 13,693 Md voyageurs.km en France et 18,975 en Suisse, le prix moyen du billet par voyageur.km est donc de 0,088 € en France et 0,188 FS soit 0,161 € en Suisse (+ 83 %).

Mais il faut tenir compte de la différence de revenu : le revenu moyen par habitant est de 20 605 € en France et 47 006 FS soit 40 191 € en Suisse (+ 95 %). Un Français consacrant intégralement son revenu annuel à utiliser le réseau ferroviaire peut donc parcourir 234 147 km, un Suisse peut parcourir 249 633 km (+ 7 %).

Les transports ferroviaires en Suisse sont de bien meilleure qualité qu'en France et pourtant les tarifs sont un peu moins élevés.

Jean-Marie Beauvais ■

Lyon-Turin : le débat est clos

La formation d'un nouveau gouvernement italien associant le mouvement « anti-système » M5* et le parti démocrate (PD) ne devrait pas avoir d'influence significative sur la réalisation du Lyon-Turin.

L'ancien - et nouveau - Premier ministre Giuseppe Conti avait déclaré fin juillet : « le Lyon-Turin est une question d'intérêt national ». Quant au PD, il considère que le dossier n'est pas négociable. La maire 5* de Turin Chiara Appenedino a même déclaré : « le débat sur le Lyon-Turin est clos ». Un nouveau sondage a confirmé que 7 italiens sur 10 sont favorables au projet.

Le percement des 9 premiers kilomètres du tunnel interfrontalier s'est achevé le 23 septembre. Il devrait être terminé en 2030. Mais le tunnel du Brenner, engagé plus tardivement, sera terminé avant...

Selon un sondage BVA-DOXA, 93 % des Français sont favorables à la liaison voyageurs - fret Lyon-Turin ; 82 % pensent qu'elle permettra de lutter contre le réchauffement climatique et 87 % qu'elle favorisera l'unité européenne. Selon Jacques Gounon, président de la Transalpine, « face à l'urgence climatique, le train est le mode de transport le plus efficace pour le transport de voyageurs et de marchandises. C'est encore plus vrai pour le Lyon-Turin qui est un maillon manquant au carrefour d'axes européens stratégiques ».

Un élément déterminant de l'ascension de Matteo Salvini en Italie doit être noté : la phobie de son ex-allié, le mouvement 5*, pour les grands travaux. Déjà 5* s'était opposé à une reconstruction du pont Morandi (alors qu'il fallait dénoncer le trafic pléthorique de poids lourds, principal responsable de la catastrophe - FNAUT Infos 267). Ce pont s'est finalement effondré à Gênes le 14 août 2018.

Puis, malgré la désapprobation de plus de 80 % des électeurs du Piémont, il s'est opposé, avec l'appui des écologistes français, au projet Lyon-Turin alors que cette liaison pourra absorber la moitié du trafic routier de fret franco-italien et rééquilibrera l'économie européenne au bénéfice de l'arc méditerranéen.

Jean Sivardière ■



Gare de Guebwiller © Wikipedia

La vallée du Florival compte 35 000 habitants, 3 collèges et 3 lycées importants. Son chef-lieu Guebwiller (11 000 habitants) subit un effritement continu de son économie et affichait un taux de chômage de 18,2% en 2016. L'association Flori-Rail réclame depuis 1991 la réouverture de la ligne Bollwiller (localité située au nord de Mulhouse sur l'axe Nord-Sud de l'Alsace)-Soultz-Guebwiller.

Le tronçon à rouvrir dans un premier temps compte 7 km pour une totalité à terme de 9 km. La moitié du parcours est très urbanisée dans les traversées de Soultz et de Guebwiller et comporte 6 passages à niveau. La possibilité d'utiliser les rames de tram-train, non soumis à la « circulaire Bussereau » et disponibles à Mulhouse, a relancé le projet en 2012.

Jugé pertinent par l'ancienne Région Alsace et par les collectivités locales, le projet de réouverture a été inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 à hauteur de 20 M€. Les 10 M€ manquants étaient prévus dans le prochain CPER, le reliquat (1 à 3 M€) était demandé à la communauté de communes qui avait

refusé, estimant que sa participation n'était pas de son ressort.

La dernière étude géotechnique, décidée en décembre 2018 pour estimer le coût de l'ouvrage et la dépollution du sol au passage de la RD 83, n'a pas été rendu publique le 26 juin dernier comme prévu. Raison invoquée : le départ du technicien en charge du suivi du projet à la Région Grand Est. L'association FloriRail est en colère car les études de faisabilité successives prennent systématiquement du retard. La Région oserait-elle infliger autant de retard aux autres projets plus récents en cours ? Pas de réponse. Nous déplorons, par ailleurs, l'incohérence entre les déclarations de l'ensemble de la classe politique qui soutient le projet et l'avancement réel de celui-ci.

Ces retards sont-ils imputables à la situation géographique de la vallée ? A son manque d'intérêt électoral pour les pouvoirs politiques régionaux et départementaux ? FloriRail dénonce ces lenteurs inacceptables et réclame la poursuite immédiate du processus de réouverture.

Mathieu Tacquard,
président de FloriRail ■

La ligne Paris-Clermont

Cette ligne connaît des dysfonctionnements réguliers (retards, suppressions de trains, ralentissements, inconfort sur certaines sections entre Nevers et Paris malgré la rénovation du matériel roulant). Récemment, 300 voyageurs ont dû passer une nuit entière dans un train Intercités.

Pour l'Association des Usagers des Transports d'Auvergne (AUTA), les réponses apportées sont loin d'être satisfaisantes : l'État va injecter 800 M€ sur la ligne (infrastructure et matériel neuf) mais la construction des nouvelles rames n'a pas commencé et leur livraison a été repoussée à 2025.

La possibilité de circuler à 200 km/h sur certaines sections entre Nevers et Saint-Germain-des-Fossés n'a pas été exploitée pour diminuer de quelques min le temps de parcours (3 h) : sur les sections aptes à 200 km/h, cette vitesse n'est atteinte qu'en cas de retard pris ailleurs.

Le gouvernement avait pourtant promis de donner priorité aux trains du quotidien et d'aménagement du territoire, TER et Intercités.

Jean-Louis Thévenon, président, AUTA ■

Train des primeurs

Un avenir compromis

L'affaire du train transportant chaque nuit 1200 tonnes de fruits et légumes de Perpignan (pour la plupart en provenance d'Espagne et du Maroc) au marché d'intérêt national de Rungis, en région parisienne, est un exemple très révélateur de la gestion chaotique du rail par la SNCF et par l'Etat, sans la moindre vision stratégique à long terme.

Vers 1975, Perpignan expédiait 93 % de ses fruits et 70 % de ses légumes par trains complets. Aujourd'hui, 138 000 tonnes par an seulement le sont par rail sur un total de 1,76 million de tonnes.

Incapable d'anticipation, la branche Fret de la SNCF s'est aperçue subitement que les wagons frigorifiques, âgés d'une quarantaine d'années, tagués et rouillés, de ce « train des primeurs » (le seul train de fret français à transporter des produits périssables) étaient dans un état déplorable exigeant leur remplacement, et qu'elle n'avait pas les moyens financiers nécessaires (20 à 30 M€) pour en acheter d'autres et rentabiliser cet investissement. En 2018, la SNCF avait pourtant exigé une augmentation tarifaire de 30 %.

Suite à une intervention de la ministre des transports, devenue ministre de la transition écologique et solidaire alors que le train effectuait son dernier voyage, il a été décidé que la circulation du train serait prolongée... jusqu'à l'hiver.

Un arrêt brutal du service aurait évidemment fait mauvais effet alors que les économies d'énergie fossile, la pollution de l'air, la sécurité routière et la lutte contre le réchauffement climatique sont des thèmes de discours officiels quotidiens.

Un comité de pilotage est mis en place mais... on s'aperçoit alors que le train roule à vide car les chargeurs, découragés par la médiocrité du service et les grèves, ont évidemment réagi et transféré très rapidement leur trafic sur la route, soit une flotte de 75 semi-remorques supplémentaires effectuant chacun environ 2 000 kilomètres par jour (plus de 25 000 trajets par an), qui émettent 9 fois plus de CO₂ et consomment 6 fois plus d'énergie que le train malgré la pénurie de chauffeurs et la hausse des péages autoroutiers. Du coup, la circulation du train des primeurs est interrompue jusqu'au 1er novembre, et ses 82 wagons stationnent en gare de Nîmes depuis juillet.

Son avenir reste incertain malgré 7 réunions du comité de pilotage car ni l'Etat

ni la SNCF ne recherchent une solution pérenne. Seule une solution transitoire semble envisagée.

Une reprise rapide du train conventionnel pour une saison jusqu'en juillet 2020, comme l'Etat s'y est engagé, est donc improbable.

Comme la CGT et le Parti Communiste, la présidente de la Région Occitanie dénonce « un non-sens économique et écologique », celle de la Région Ile-de-France « une décision absurde et un contresens écologique ».

Deux options sont actuellement envisagées. La première : un train de transport combiné. Des caisses mobiles acheminées par camion seraient chargées sur un train reliant Perpignan à Valenton, plate-forme située à 12 km à l'est de Rungis.

Mais ce train, qui n'est rentable que s'il est long (750 m avec 40 caisses mobiles), roulerait moins vite que l'ancien train des primeurs (350 m et 24 wagons), qui roulait à 140 km/h. Il n'arriverait à Valenton qu'à 3 h 30, avant un transbordement supplémentaire par camion, c'est-à-dire bien trop tard pour les grossistes franciliens.

Jusqu'à présent, le train des primeurs partait chaque jour à 16 h 45 de Perpignan, pour arriver via Bordeaux à Rungis à 2 h 45, ce qui permettait de le décharger avant l'ouverture du pavillon des fruits et légumes de Rungis, à 3 h 30.

La seconde option serait un train mixte composé des wagons conventionnels stationnés à Nîmes et de caisses mobiles classiques gérées par un opérateur privé, la traction étant assurée par la SNCF.

Autre difficulté : trouver des clients au retour, de Rungis à Perpignan. Le train des primeurs a autrefois transporté des marchandises à contresens : des journaux vers Toulouse, puis des articles pour la grande distribution, grâce à un contrat avec Geodis. Mais Geodis a finalement préféré la route, et le train rentrait chaque jour à vide...

D'après divers articles du Monde, des Echos, du Parisien et de Sud-Ouest ■

Bref historique

- La présidente PS du Conseil régional d'Occitanie, Carole Delga, a exigé que la SNCF « arrête de faire semblant » et relance sérieusement le train des primeurs. « Alors que d'un côté le gouvernement a annoncé une reprise de la liaison en novembre, de l'autre la SNCF, dont l'État est l'unique actionnaire, n'apporte aucune réponse fiable aux transporteurs malgré une expression claire des besoins de la part des acteurs de la filière fruits et légumes ».

Le vice-président PC de la Région délégué aux transports, Jean-Luc Gibelin, évoque de son côté « l'incurie de la SNCF dans ce dossier ».

- Le recul de la SNCF sur le transport de fruits et légumes (il y a 30 ans, il existait 4 trains de primeurs entre Perpignan et Rungis) est d'autant plus regrettable qu'elle a joué un rôle de pionnier.

La SNCF a introduit ses premiers wagons frigorifiques en 1909. Dès 1960, elle a introduit un train rapide, le « Provence Express », qui reliait Orange et Paris-Bercy. Puis, en 1988, pour résister à la concurrence des camions, elle a lancé le service ChronoFroid entre Avignon et Valenton, étendu ensuite à Toulouse, Perpignan, Lyon, Lille et Nancy. Ce train prioritaire roulait à 140 km/h et transportait aussi des yaourts, de la viande et du surgelé.

- 90 % environ des marchandises sont transportées, en France, par la route. Selon la CGT Cheminots, c'est l'arrivée de la concurrence en 2006 qui est responsable de ce déséquilibre. En réalité, la perte de parts de marché face aux camions est bien antérieure, alors que les volumes à transporter ont sans cesse augmenté.

- La SNCF a envoyé aux parlementaires - en plein débat sur l'arrêt du Perpignan-Rungis - un Livre blanc cosigné par Rail Freight Forward, une coalition d'exploitants ferroviaires européens, proposant de porter d'ici à 2030 la part modale du fret ferroviaire en Europe de 18 à 30 %, soit un doublement dans le cas français alors que sa part a été divisée par deux depuis 25 ans...

- Malgré une dernière recapitalisation de 1,4 Md€ par l'Etat en 2005, et des suppressions massives d'effectifs, de gares de triage et de wagons, la branche fret de la SNCF est toujours endettée de plus de 5 Md€ et devrait être filialisée en 2020.

Sécurité routière et passages à niveau

© Wikipedia

Le rapport de Laurence Gayte

Le 12 avril, la députée LREM des Pyrénées-Orientales Laurence Gayte a remis au gouvernement son rapport sur la sécurité aux PN.

L'origine routière des accidents de PN est très clairement soulignée : inattention par habitude, vitesse excessive, mauvaise visibilité de la voie ferrée, impossibilité de dégager un véhicule bloqué sur la voie ferrée, infractions (passage en chicane...).

Le rapport propose la « sensibilisation du grand public » et une accumulation de petites mesures techniques. Sur la base de ce rapport, la ministre des transports a annoncé dix mesures concrètes peu originales : aucune n'est susceptible de provoquer un « choc psychologique » chez les usagers de la route.

Détail révélateur : aucune allusion n'est faite aux risques auxquels les usagers du train sont exposés en cas d'accident sur un PN, ni au délai d'indisponibilité du matériel ferroviaire...

Un feu rouge fixe ?

Claude Jullien propose, comme d'autres experts (Etienne Got, Jacques Robin), que le feu rouge clignotant qui s'allume lors du passage d'un train, soit remplacé par un feu rouge fixe. Argument : le feu rouge fixe est déjà bien compris des automobilistes comme une interdiction de passage, alors que le feu rouge clignotant est plutôt perçu comme une autorisation de passage « avec prudence », comme l'est trop souvent un feu orange. Ce remplacement a été préconisé par l'Assemblée Nationale en 2011 mais il n'a jamais été mis en œuvre.

Un « expert » a aussi proposé de réduire légèrement (de 20 %) la vitesse des trains à l'approche de tous les PN (on en trouve un tous les 2 km...) : une mesure qui ne modifierait que marginalement la violence d'un choc avec un véhicule routier, et idéale pour renforcer le trafic routier et le nombre des accidents !

Claude Jullien, secrétaire de la FNAUT-PACA, s'est intéressé depuis longtemps aux accidents, dus pour la plupart (98 %) à un non-respect du Code de la route par les usagers de la route, qui surviennent aux passages à niveau.

Sachant qu'on ne peut supprimer les 15 405 PN, nous présentons ici une de ses suggestions susceptibles d'éviter un grand nombre des accidents dont les automobilistes et leurs passagers sont victimes. Cette suggestion, applicable à tous les passages à niveau, concerne les voitures : le cas des camions et des autocars exige un traitement différent, à la fois technique et réglementaire.

Il arrive qu'un automobiliste roulant à vive allure soit surpris par la fermeture d'un passage à niveau malgré l'allumage du feu rouge clignotant, freine brutalement, brise la barrière et se retrouve sur la voie ferrée, peut-être moteur calé, alors qu'il pouvait foncer, sortir de la zone dangereuse en enfonçant les deux barrières et éviter ainsi une issue tragique (les barrières sont conçues pour pouvoir être facilement enfoncées).

Le premier schéma ci-dessous montre un passage à niveau aménagé normalement, le deuxième un passage à niveau modifié de telle sorte que, même si le conducteur est surpris par la fermeture et freine trop tardivement, la voiture ne se retrouve pas sur la voie ferrée.

La solution proposée est facile à mettre en œuvre et peu coûteuse. Elle consiste simplement à éloigner de quelques mètres les barrières de la voie ferrée afin d'allonger la distance de freinage avant que la voiture pénètre sur la voie ferrée.

Une mesure complémentaire, elle aussi facile à mettre en œuvre et peu coûteuse, consiste à installer des ralentisseurs en amont de chaque barrière, par exemple des bandes perpendiculaires au sens de circulation, analogues à celles qui sont installées en amont des péages autoroutiers.

Quelques faits

Le nombre des collisions aux PN a baissé de 20 % entre 2017 et 2018, passant de 122 à 96, et le nombre de tués de 60 %, passant de 42 à 16.

Les PN les plus « préoccupants » ont été supprimés ; d'autre part, 38 radars de vitesse et 80 radars de franchissement ont été mis en place (72 000 infractions ont été constatées dans le premier cas, 27 500 infractions dans le second).

Schéma n°1 : Mauvais réflexe du conducteur. La voiture s'arrête systématiquement sur la voie.

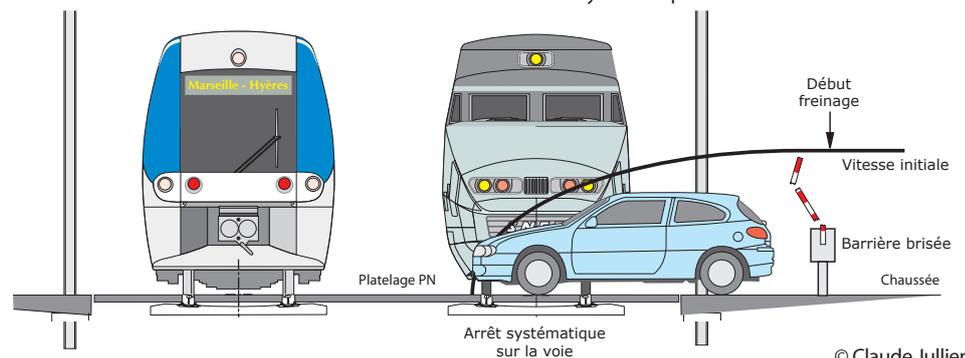
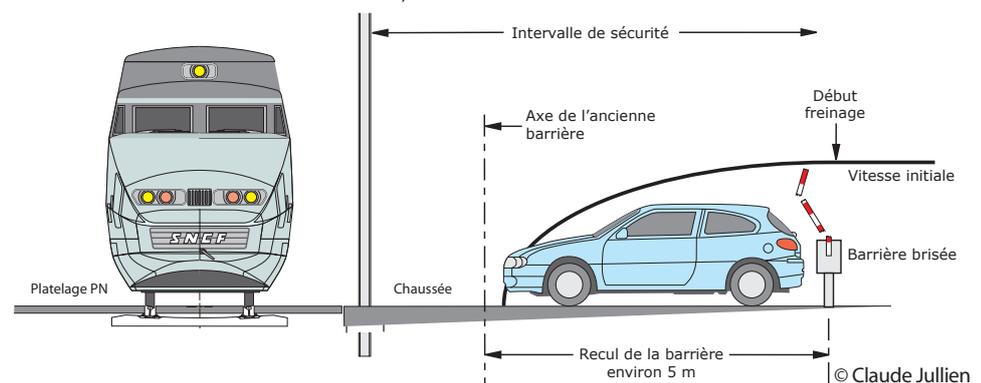


Schéma n°2 : Avec le même mauvais réflexe, la voiture s'arrête avant la voie.



La politique européenne des transports influe directement sur la vie des usagers : organisation des réseaux, droits des voyageurs... FNAUT Infos consacrera chaque mois une rubrique aux actualités de l'UE et des Etats membres.

Extension du rôle de l'ERA

L'ERA, Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, créée en 2004 et installée à Valenciennes, est chargée d'assister les Etats-membres de l'Union Européenne et la Commission européenne dans la mise en place de l'Espace ferroviaire européen unique.

Ses tâches comprennent la réalisation de l'interopérabilité et l'harmonisation des règles techniques, une approche commune de la sécurité, le soutien aux applications télématiques et à l'introduction du système européen de signalisation ERTMS. La mise en place du Marché Unique dans l'Union Européenne suppose en effet la disparition des barrières techniques à l'entrée des réseaux ferroviaires.

En application du volet technique du 4^e Paquet ferroviaire, l'ERA est, depuis le 16 juillet 2019, l'autorité de référence pour la délivrance des agréments techniques et des certificats de sécurité dont tout matériel doit disposer sur les réseaux ferroviaires de l'Union européenne.

Ainsi, les compagnies exploitant des services n'auront désormais besoin que de la seule certification de l'ERA pour leur matériel roulant assurant des liaisons internationales, et non plus de l'approbation séparée de l'établissement de sécurité ferroviaire de chacun des Etats-membres traversés par ces services.

Cette procédure de « guichet unique » mise en place au sein de l'ERA va réduire les délais et les coûts d'homologation,

jusqu'à très importants, qui constituaient souvent autant de barrières à l'entrée dans les réseaux nationaux. Un seul référent sera affecté à chaque dossier émanant des compagnies.

C'est une bonne nouvelle pour le chemin de fer et pour les voyageurs, qui verront les nouveaux matériels et les nouvelles liaisons mises en place plus rapidement qu'auparavant. Ce renforcement de l'harmonisation technique entre les différents systèmes ferroviaires ne peut qu'augmenter la compétitivité du chemin de fer au sein de l'Union européenne.

Huit Etats-membres, dont la France, ont adopté cette procédure en juin dernier. Les autres, auxquels se joindra la Suisse, l'auront mise en place d'ici juin 2020.

La Deutsche Bahn s'engage pour le climat

"Épargnez-vous un vol avec le ticket d'été."

La DB incite à voyager en train près de chez soi pour préserver le budget des usagers et le climat.

C'est un plan très ambitieux que la Deutsche Bahn a présenté en juin 2019 pour remplir les objectifs politiques de protection du climat fixés par le gouvernement allemand.

1. Les objectifs climatiques ne pourront être atteints qu'avec un transport ferroviaire puissant et mu par une énergie renouvelable à 100 % dès 2038 (et non plus en 2050).

2. La DB se concentrera sur son cœur de métier. Elle se séparera de sa filiale internationale Arriva, dont l'activité est jugée « marginale ».

3. Le nombre des voyageurs grandes lignes doit doubler, il dépassera 260 millions par an. Les 30 plus grandes agglomérations seront reliées par deux trains/heure.

4. Un milliard de voyageurs régionaux et locaux supplémentaires s'y ajouteront par une offre renforcée, et de nouvelles mobilités, y compris dans les régions rurales.

5. DB Cargo vise 70% d'augmentation de son trafic de fret qui feront passer la part de marché ferroviaire actuelle de 18 % à 25 %.

6. La capacité des infrastructures devrait, avec le soutien du gouvernement,

progresser de 30 % : modernisation, innovation et digitalisation, accroissement des capacités.

7. Le programme de digitalisation améliorera la capacité, la qualité, la fiabilité et l'efficacité de l'ensemble du système ferroviaire.

8. Toutes les gares de la DB vont devenir des points d'échange multimodaux et le doublement de leur capacité leur permettra d'accueillir 40 millions de voyageurs/jour.

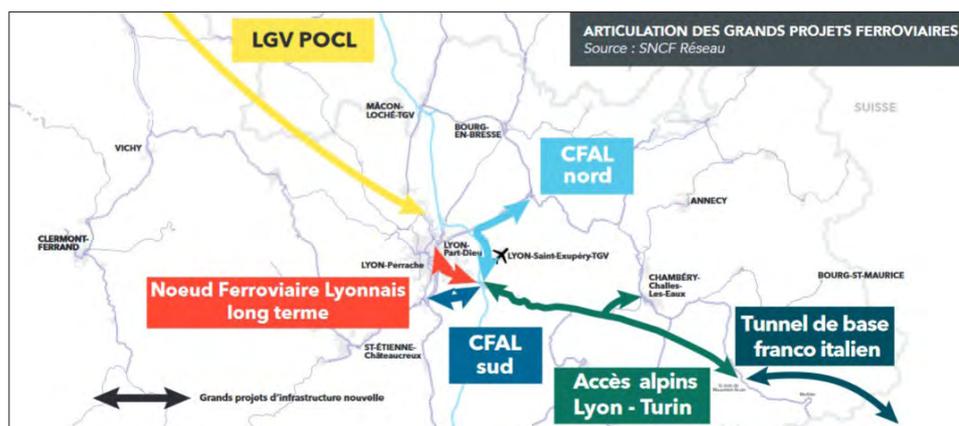
9. 100 000 embauches au cours des prochaines années seront nécessaires pour atteindre les objectifs.

10. Un doublement de la capacité en places offertes dans les trains nécessitera de porter à 600 rames la flotte de rames grandes lignes et grande vitesse.

Richard Lutz, Président-directeur général de la Deutsche Bahn : « Un système ferroviaire puissant doit être relié aux autres modes de déplacement et se placer dans une perspective internationale, car les attentes de nos voyageurs et des clients du fret ne s'arrêtent pas à la frontière et ne peuvent pas être satisfaites uniquement par le rail ».

Michel Quidort ■

Débat sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais



Située sur l'axe Paris-Méditerranée à grande vitesse, au carrefour de deux corridors européens de fret et au cœur des dessertes régionales, la ville de Lyon voit converger 12 lignes ferroviaires, qui y forment le « nœud ferroviaire » le plus complexe et le plus emprunté de France ». Chaque jour, 1200 trains de tous types le parcourent. Ce nœud complètement saturé engendre des perturbations sur toute la région Auvergne-Rhône-Alpes et bloque le développement du trafic ferroviaire.

Organisé par la Commission National du Débat Public (CNDP), le débat sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) s'est déroulé du 11 avril au 11 juillet 2019.

Alors que le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) dans son rapport de janvier 2018 avait préconisé un débat public d'orientation multimodale, la ministre a choisi de limiter le débat à des aspects uniquement ferroviaires comportant le passage à 4 voies de la section Saint-Fons - Grenay, à l'entrée de Lyon et la désaturation de la gare de la Part-Dieu avec la création de nouvelles voies en proposant deux options : en surface ou en souterrain.

Il faut bien préciser que ces projets représentent un ensemble d'aménagement allant au-delà des travaux en cours, travaux qui ont surtout pour objectifs d'améliorer le fonctionnement de cette gare, en particulier la régularité, sans donner de vraies possibilités de développement de nouvelles liaisons.

Fort heureusement, et encouragé par la commission, le débat a été élargi à l'ensemble des problèmes ferroviaires de la Région, et des réunions ont même été organisées à Grenoble ou Clermont-Ferrand.

Des études présentées tardivement

On peut remarquer que les études présentées dans le dossier de référence de SNCF Réseau étaient déjà très avancées, ce qui est très inhabituel lorsqu'on est au niveau du débat public. Sur ces documents, on pouvait ainsi trouver de nombreuses études techniques comme par exemple des

études hydrologiques ou acoustiques ou d'insertion avec tous les plans de détails.

On se demande alors pourquoi, ces études étant terminées depuis 2015, on a attendu 2019 pour lancer un débat... Que de temps perdu !

Pendant le débat, la ministre a demandé d'examiner deux scénarios de phasage, soit le scénario de base 4 voies Saint-Fons - Grenay et traversée de la Part Dieu et un scénario alternatif avec toujours les 4 voies Saint-Fons - Grenay mais avec une réalisation partiel du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL, contournement nord de Lyon déclaré d'utilité publique en 2012) avec plusieurs options de développement de la gare de St Exupéry.

Quelques conclusions

Comme dans tout débat public, de nombreux avis ont été formulés, certains contradictoires, et brassant de nombreux sujets allant jusqu'aux choix d'urbanisme.

On peut cependant identifier quelques conclusions :

- l'urgence à réaliser des aménagements tant les besoins sont importants et sans doute trouver des solutions d'attente car les projets présentés ont une échéance de réalisation lointaine (le dossier indiquait 2040 !).

- la nécessité pour les responsables politiques de s'emparer du projet et de décider. C'est la présidente de la CNDP qui a mis ce point en avant en rappelant les nombreux débats déjà menés et les projets qui

ne débouchent pas sur des réalisations. L'attitude de la Région sur ce débat a d'ailleurs été très étonnante voire inquiétante car elle s'est peu exprimée sauf par un cahier d'acteurs rédigé dans les derniers jours du débat (mais ce cahier reprenait quelques idées de la FNAUT comme le financement ou les délais de réalisation) La Région est pourtant en première ligne pour tout ce qui concerne les TER !

- la réaction de SNCF Voyage sur le risques de perte d'attractivité et donc de trafic avec un report de liaisons TGV sur la gare de St Exupéry.

Interventions de la FNAUT AURA

La FNAUT AURA et plusieurs associations ont pris un part active aux débats avec de nombreuses interventions et prises de parole.

Parmi les interventions de la FNAUT, on peut retenir :

- l'urgence à décider et à créer un équivalent RER sur l'agglomération Lyonnaise ;

- le choix de la solution surface, compte-tenu du surcoût de 1,5 milliards pour la solution souterraine ;

- la nécessité de traiter aussi le problème du fret avec la réalisation au moins dans une première phase du CFAL Nord (et emprunt ensuite de la section mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay) ;

- la proposition de trouver des financements innovants, comme les sociétés de projets qui vont être possibles avec la nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), à l'exemple de la Société du Grand Paris. Il vaut mieux créer une société de projet pour créer un réseau de RER à Lyon plutôt que de construire l'Anneau des Sciences !

- la nécessité de travailler sur les délais, 2040 est bien trop éloigné. En Ile-de-France, on a su raccourcir les délais avec une mise en service de la partie centrale de la ligne RER E en 2022, soit 12 années seulement après le débat public...

SNCF Réseau doit se prononcer d'ici mi-décembre sur la suite donnée à ce débat. Mais Lyon est déjà bien en retard lorsqu'on observe que l'enquête publique pour la gare souterraine de Marseille est déjà programmée mi 2021 avec une déclaration d'utilité publique fin 2002-début 2023...

François Lemaire,
vice-président de la FNAUT AURA



Sur certains territoires, par exemple le versant nord des Hauts de France, ou la Normandie, de nouveaux horaires TER vont être mis en place en décembre 2020. Les bouleversements annoncés seront aussi profonds que ceux du « cadencement » (bien mal nommé) mis en place en 2012... Les autres territoires subiront le même traitement dans les années à venir.

La nouvelle trame horaire résulte d'une volonté de la branche TER de la SNCF annoncée il y a plusieurs mois par Franck Lacroix : rationaliser les missions des différents trains autour de trois types de TER : CITI (sorte de RER autour des grandes villes, matériel capacitaire), KRONO (liaisons rapides entre grandes villes, où l'on trouvera de fait les anciens Intercités) et PROXI (pour la desserte des plus petites gares, on ressuscite les « omnibus »). Le but est une meilleure lisibilité des services, une meilleure fiabilité. Voire une augmentation globale du nombre de trains et de places offertes.

De prime abord ce tableau idyllique ne peut que remplir d'enthousiasme les usagers du train.

Qu'en est-il réellement ? Tout d'abord la conception de ces nouveaux horaires s'est entourée souvent d'une grande opacité : diffusion au compte-

gouttes, quasi confidentielle et très tardive, ce qui empêchera de modifier les horaires déjà réservés en sillons : Trois mois avant la mise en service, la Région Hauts de France n'a encore mis aucun nouvel horaire en ligne et refuse toute information sur les futurs horaires des TERGV. Ne consultons surtout pas les usagers, ils risqueraient d'avoir des idées !

On constate effectivement une amélioration des services pour les gares desservies par les CITI et les KRONO : meilleure fréquence, dessertes plus tardives, les trains capacitaires sont concentrés sur les zones chargées.

Par contre les dessertes sont nettement moins bonnes sur les petites gares desservies par les PROXI, certaines n'ont plus qu'un aller-retour par jour comme pour cautionner la volonté politique « de n'en fermer aucune ». La desserte le week-end

est fortement réduite, parfois nulle, à croire que personne n'a besoin du TER ces jours là dans « les territoires ». Aucun salarié ? Aucun touriste ? Aucun étudiant ? Moins de trains tard le soir aussi. Certaines gares jadis bien desservies se retrouveront uniquement dans la desserte PROXI ce qui obligera souvent une correspondance pour rejoindre les grandes villes. Encore faudrait-il que les correspondances soient bien conçues... y compris en articulation avec les TGV, ce qui est loin d'être le cas ! Nombre d'usagers verront leur temps de trajet allongé, et certaines lignes (Douai Valenciennes) auront deux fois moins de trains !

Les améliorations risquent donc d'être noyées sous les désagréments. La plupart des usagers vont découvrir leur misère quelques jours avant le nouveau service faute d'une information préalable suffisante. Il est bien dommage que des principes généraux séduisants soient pénalisés par un manque de concertation.

Gilles Laurent, vice président de la FNAUT Hauts-de-France ■

Le coin du cycliste : Baromètre des villes cyclables 2019

La FUB, Fédération française des usagers de la bicyclette, lance la seconde édition de l'enquête nationale « Baromètre Parlons vélo des villes cyclables 2019 ».

Alors que l'édition 2017 avait largement contribué au lancement du plan vélo gouvernemental, la FUB propose de changer de braquet et de passer d'un plan national « cadre » à son déploiement opérationnel en 1001 plans vélos locaux !

Avis à tous les cyclistes : Que vous soyez novice, expert, occasionnel, quotidien... donnez votre avis sur les aménagements cyclables de votre ville avant le 30 novembre. La FUB fournira des analyses comparatives fines sur l'évolution des différents indicateurs entre 2017 et 2019 au sein de votre ville.



Le baromètre Parlons vélo des villes cyclables 2019 est disponible en ligne sur www.parlons-velo.fr du 9 septembre jusqu'au 30 novembre 2019.

Le Livre noir de la SNCF

Le « Livre Noir » de la SNCF recense les dysfonctionnements et les événements incongrus ou révélateurs de l'inattention apportée au client voyageur. Ces exemples, transmis par des membres de la FNAUT, illustrent la dérive actuelle du service ferroviaire, toujours du point de vue du voyageur.

Tout voyageur de bonne foi est un fraudeur qui s'ignore

Lorsqu'il n'y a pas de guichet disponible, que la gare est fermée ou qu'il n'existe pas de distributeur de ticket, la seule solution est d'acheter son billet à bord du train. Sauf que dans ce cas, l'achat auprès de l'agent d'accompagnement du train s'accompagne de l'obligation de payer un supplément. Tout voyageur dans ce cas est considéré comme fraudeur, quand bien même la SNCF n'a pas mis à sa disposition les équipements permettant d'acheter son titre de transport avant le voyage.

Exemples :

- **Poursuites judiciaires :** « Le 23 janvier 2019, je n'ai pas pu acheter mon billet en gare de Vorey car l'automate ne fonctionnait pas. » Réponse de la SNCF : « L'infraction à la police des chemins de fer étant constituée, notre agent de contrôle était tenu de proposer une régularisation par le versement de l'indemnité prévue (...). Je vous invite à régler la somme de 100 € avant le 21 mars 2019 (...) A défaut de paiement dans les délais (...), SNCF Mobilités sera tenue d'engager des poursuites judiciaires. L'amende recouvrée par le Trésor Public s'élève à 180 € ou 375 € par procès-verbal.»

- **Cerbère** est une gare internationale. Les guichets ferment entre midi et 14h00, et il n'y a pas de point d'information ou d'automate à disposition des voyageurs. A **Chambéry**, nœud ferro-

viaire important, les guichets n'ouvrent qu'à 11h45. Il n'y a plus aucune boutique SNCF de vente à **Versailles** (90 000 habitants, sept millions de visiteurs par an), ni même dans le département des Yvelines.

- **En voiture !** « Le 26 juin, je me rends en voiture à la gare de Tracy-Sancerre (ligne Paris-Nevers), où je constate l'absence de guichet, de distributeur et de composteur. En revanche, une grande affiche indique que tout voyageur doit être muni d'un billet avant de monter dans le train, sinon, il est en infraction. L'affiche mentionne le montant des amendes et des tarifs de bord prohibitifs. Elle précise même que si le billet n'est pas composté, on doit payer 20 € ! La SNCF ne précisant pas où on peut acheter son billet, je renonce à prendre le train et remonte dans ma voiture. »

Une billetterie SNCF qui ignore le Transilien

De nombreuses gares d'Île de France n'existent pas dans le logiciel de billetterie de la SNCF : Pontoise, Trappes, Tournan, Les Mureaux, Corbeil, ... Pour une demande Pontoise-Amiens ou Fontainebleau-Creil, le système répond que la relation n'existe pas, et l'on ne peut donc pas acheter de billet. Pour Rouen-Roissy, le logiciel propose un trajet via Amiens-TGV Haute Picardie par autocar, un autre via Lille-Flandres, ... et un autre par Mézidon et Le Mans !

A nous de vous faire préférer le car

La SNCF investit 3,8 millions d'euros pour moderniser la ligne Tours-Loches. Prix du billet de train sur le site Internet SNCF : 9 €, quel que soit l'horaire choisi. Sauf que le même trajet en autocar, le billet, SNCF lui aussi, s'affiche à 3 €, et quel que soit l'horaire. Trois fois moins cher que le train, avec en sus un temps de trajet moindre.

La SNCF la moins chère ?

Pour un Lille-Berlin au tarif normal en train demandé pour le 22 août : 89 € sur le site de Trainline, mais 329 € auprès de OUI.sncf.

La Belgique aussi !

Relevé dans les tweets du 9 juillet : « Bjr SNCB : est-il normal de devoir prendre un ticket pour accéder à l'automate de vente ? ». De quoi donner des idées à la SNCF ?

« Le train, c'est comme l'avion »

Alors que la fraude à bord du TGV ne représente que 1 à 2 % de voyageurs, les portiques installés à l'entrée des quais des grandes gares contraignent la totalité des passagers. Dans les gares surchargées où lors de périodes de pointe, le nombre de portiques forcément limité crée d'interminables files d'attente, et empêche parfois les voyageurs de rejoindre à temps leur place dans le train. Un chef d'embarquement de Paris-Est : « Maintenant, le train, c'est comme l'avion. »



Kafka à la voiture-bar

Entre la Bretagne et Paris, que l'on voyage en 1ère ou seconde classe, « il est interdit de manger sa propre nourriture dans la voiture-bar » (écriteau sur les tables, confirmé de – très vive – voix par le « barista ».) Précision apportée un peu plus tard par l'agent d'accompagnement : « Les passagers peuvent manger leur propre repas aux **tables hautes**, mais les **tables basses**, où l'on peut s'asseoir, sont réservées aux clients du bar ».

Deux mais pas trois !

Le site OUI.sncf ne propose à la vente que les trajets incluant deux correspondances. Pour les voyages qui nécessitent trois changements, il faut utiliser le site de la DB ou celui des CFF.

C'est « Le Monde » qui le dit (édition du 8 juillet).

Le vendredi 5 juillet après-midi, premier jour des grands départs de l'été, Françoise (prénom modifié) tombe en arrêt devant le panneau placé devant la boutique SNCF de la gare Saint-Lazare : « Les personnes sans rendez-vous ont actuellement un temps d'attente de cent vingt minutes. » Françoise est venue à Paris changer son billet plein tarif contre un billet à prix réduit assorti de l'achat d'une carte senior, parce que, dans sa gare de banlieue, il n'y a plus de guichet. « Voilà maintenant qu'il faut prendre rendez-vous pour des billets de train s'indigne-t-elle, je ne peux pas attendre deux heures et le prochain rendez-vous est le 13 juillet ! Où est le service public ? »

Quelques jours plus tard, c'est Charlotte qui a subi une mésaventure impliquant la SNCF. Elle raconte : « En changeant un billet Biarritz-Paris pour le décaler l'après-midi, je ne fais pas attention et c'est le nom de mon mari qui apparaît sur le ticket. Dans le train, le contrôleur exige que j'achète un nouveau billet. Hors de question, j'ai déjà payé et cela m'a coûté 15 € de faire le changement. Ayant refusé de donner ma carte d'identité au contrôleur, je suis, à mon arrivée gare Montparnasse, arrêtée par cinq vigiles de la SNCF et embarquée au poste de police voisin. Là, on va contrôler mon identité, fouiller mes valises et me donner un avis d'infraction de 250 €, presque le double du prix de mon billet. Le comble, c'est que cet avis stipule que je n'ai pas de titre de transport, ce qui est absolument faux. »

Pas de vélos dans les TGV avant 2030 ?

La loi d'orientation des mobilités stipule que les trains neufs ou rénovés devront disposer d'emplacements pour accueillir les vélos non démontés. Cette obligation s'imposera à partir du 1er juillet 2020. En 2018 et 2019, la SNCF a commandé 112 rames de TGV. Compte tenu de la longévité du matériel ferroviaire, les premières rénovations n'auront pas lieu avant 2030... et ces 112 rames vont rester sans emplacement réservé aux bicyclettes. On ne voit pas à quelle nécessité industrielle correspond cette disposition : créer ces emplacements n'affecte pas la structure du matériel, et constitue un simple aménagement intérieur. Que reproche donc la SNCF aux cyclistes ? (d'après le communiqué Cyclo-Trans-Europe du 3 septembre 2019.)

Forum : Aéroports de province

J'ai déjà effectué, sans contrainte horaire et avec satisfaction, le trajet Paris-Aurillac par train, via Brive ou via Clermont-Ferrand. Le trajet dure 6 à 7 h et nécessite 1 ou 2 correspondances. Mais le train est totalement impraticable pour un déplacement professionnel.

Paris-Aurillac fait partie des liaisons aériennes indispensables à la survie des régions enclavées. Il en est de même pour Rodez et les villes de même taille mal desservies par le train. Par contre, les liaisons aériennes au départ de villes aussi proches de Paris que Dole constituent un indéniable gaspillage d'argent public.

Bernard Gobitz, AUT Ile-de-France

L'aéroport de Dole-Tavaux est plutôt bien placé, à mi-chemin entre Dijon et Besançon. Mais la clientèle reste limitée, d'autant plus qu'une bonne partie de la Région est de fait desservie, par Orly et Roissy, Mulhouse-Bâle et Lyon, qui offrent des fréquences et des prix intéressants. L'aéroport de Dole-Tavaux ne peut survivre qu'à coup de subventions. Il est tout à fait justifié de jouer plutôt la carte ferroviaire.

Dominique Romann

Nouveau comité de rédaction

Jean Sivardière, qui a présidé jusqu'à présent aux destinées de FNAUT infos a souhaité se retirer peu à peu. Qu'il soit remercié pour l'excellence de l'œuvre accomplie au fil des années qui a fait de FNAUT infos un outil de référence.

Il a heureusement accepté de continuer à épauler le nouveau comité de rédaction et à mettre ses compétences, sa culture et ses talents d'écriture au service de notre publication !

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°277 - ISSN : 0983-172 X
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

Abonnement papier 1 an (10 numéros) : Individuels : 19 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €

Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83

e-mail : contact@fnaut.fr

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