

2019 : une année sombre pour les transports publics

Avec les assises de la mobilité, la promesse d'une loi de programmation des infrastructures, le vote du pacte ferroviaire, un réel espoir a été donné aux acteurs de la mobilité.

Mais à la fin 2019, une certaine amertume se fait jour. La crise des gilets jaunes a marqué une défaite culturelle des défenseurs des transports publics. Loin de réclamer leur développement, de réduire la dépendance automobile, ce mouvement a témoigné de l'attachement des Français à l'automobile et réclamé la stabilité voire la baisse de son coût d'usage, ce qui leur fut accordé.

Les investissements de régénération du réseau promis par le gouvernement, tout comme les moyens financiers des transports publics, sont remis en cause à tout instant par Bercy. Cela a failli être le cas, lors du vote du budget de SNCF Réseau, du maintien du versement mobilité. Cela pourrait être le cas, à l'issue des votes du budget de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) et de la loi de finances, des moyens alloués au 4e appel à projets qui permettraient le développement des RER métropolitains et des lieux d'intermodalité. C'est aussi le cas du budget du Grand Paris pour lequel la FNAUT Ile-de-France s'élève fortement et des engagements financiers des CPER (Contrats de Plan État-Région) pour lesquels les FNAUT régionales manifestent également leur inquiétude.

Enfin le mouvement social consécutif au droit de retrait et la grève résultant de la réforme des retraites fragilisent les services publics. N'est-il pas affligeant de voir SNCF et RATP encourager le recours au co-voiturage, à la voiture sous toutes ses formes, faute d'offrir le service public, au risque de perdre nombre de leurs clients et usagers, de perdre 20 ou 25 points de leur image et popularité alors qu'ils étaient sur un rythme de croissance supérieur à 5 % chaque année depuis 2 ans.

Puisse 2020 inverser le cours des choses pour répondre aux défis du changement climatique et d'une moindre dépendance automobile. La FNAUT y consacrera tous ses efforts.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■



Réduire la place de la voiture en ville

Le cas des villes moyennes

La présence de la voiture reste très forte dans toutes les villes françaises, malgré les progrès accomplis récemment. Les causes sont connues : périurbanisation, faible coût du stationnement et offre pléthorique, pénurie de transport collectif et d'aménagements cyclables...

Dans une expertise originale suggérée par la FNAUT, Bruno Cordier (cabinet ADETEC) a étudié le cas des villes moyennes, dans lesquelles les contraintes naturelles à la croissance du trafic automobile sont relativement faibles. Ces villes sont moins peuplées que les grandes et les distances à parcourir y sont donc plus réduites. La marche et l'usage du vélo peuvent davantage contribuer à la diminution du trafic routier, et les investissements nécessaires en transport collectif sont plus modestes : le bus en site propre est bien adapté si sa fréquence de passage est renforcée.

Sommaire

Dossier - Réduire la place de la voiture en ville	2-6
Actualité - Tramway / BHNS: lequel est le moins cher ?	7
Des transports gratuits dans les petites villes ?	8
Le coin du cycliste - Riche actualité pour le vélo en cette fin d'année !	9
Urgence climatique	
En région - Le nouveau réseau de bus d'Amiens et son BHNS	10
Regards sur l'Europe - Une politique européenne propre et durable qui ne met personne de côté	11
La France condamnée	
Forum	12

Réduire la place de la voiture en ville

Le cas des villes moyennes

➤ L'étude de Bruno Cordier avait pour objectif de déterminer les parts des différents modes de déplacement dans les villes moyennes puis d'en fournir des explications.

Méthodologie

Le consultant a tout d'abord sélectionné 37 villes moyennes selon les critères suivants :

- une population de l'unité urbaine ou pôle urbain (zone de bâti continu, ville-centre + banlieue) allant de 25 000 à 130 000 habitants ;
- une répartition assez homogène sur le territoire national ;
- l'existence d'une enquête Déplacements du CEREMA, tous motifs confondus, à différentes échelles territoriales.

Parmi les 37 villes moyennes considérées, on trouve 18 préfectures de département et 14 sous-préfectures.

Les villes faisant partie de l'aire urbaine d'une ville étrangère (Forbach et Sarrebruck) ou fortement influencées par une métropole voisine (Vienne et Lyon) ainsi que celles d'outremer ont été exclues.

Six villes ont fait l'objet d'une étude qualitative plus approfondie : Thonon, Lorient, Arras (les parts modales cumulées de la marche, du vélo et du transport collectif y sont relativement élevées), Fréjus, Quimper et Angoulême (ces parts y sont nettement plus faibles).

Les données disponibles résultent d'enquêtes dont les périmètres sont très variables : elles ne sont donc pas comparables. Seules le sont les données relatives à des échelles géographiques identiques.

D'où la nécessité de réexaminer systématiquement les résultats des 37 enquêtes, qui couvrent plus de 2 000 communes.

Le consultant a retenu trois périmètres : la ville-centre, l'unité urbaine ou pôle urbain comprenant la ville-centre et sa banlieue, l'aire urbaine comprenant le pôle urbain et sa couronne périurbaine.

Pour chacun, une analyse très fine des enquêtes lui a permis de dégager des informations fiables sur les parts modales de chaque mode de déplacement : marche, vélo, transport collectif (modes appelés « vertueux » dans la suite) et voiture.

Le graphique 1 ci-dessous (moyenne sur les 37 villes) montre que l'usage de la voiture augmente quand on s'éloigne de la ville-centre, essentiellement au détriment de la marche.

Les villes-centres

La part moyenne de la marche est de 33 %, celle du vélo de 2,5 % et celle du transport collectif de 5,3 %, soit un total de 40,8 %.

Ce total dépasse 50 % seulement à Thonon (53 %), Vichy et Arras. Il est seulement de 25,5 % à Fréjus.

L'écart s'explique principalement par la part modale de la marche (tableau 1). L'écart entre les meilleures grandes villes et les meilleures villes moyennes se fait sur le transport collectif (tableau 2).

Mais les meilleures villes moyennes obtiennent de meilleurs résultats sur la marche et le vélo, les distances à parcourir étant moindres.

Les pôles urbains et les aires urbaines

Pour les pôles urbains, on retrouve Thonon en tête (44 % pour la marche, le vélo et le transport collectif) et Fréjus en queue (26 %).

Pour les aires urbaines, Thonon est encore en tête du classement (avec un total de 41 % pour la marche, le vélo et le transport collectif). Suivent Sète et Lorient.

Les 3 dernières places sont occupées par Angoulême (21,5 %), Quimper et La Roche-sur-Yon.

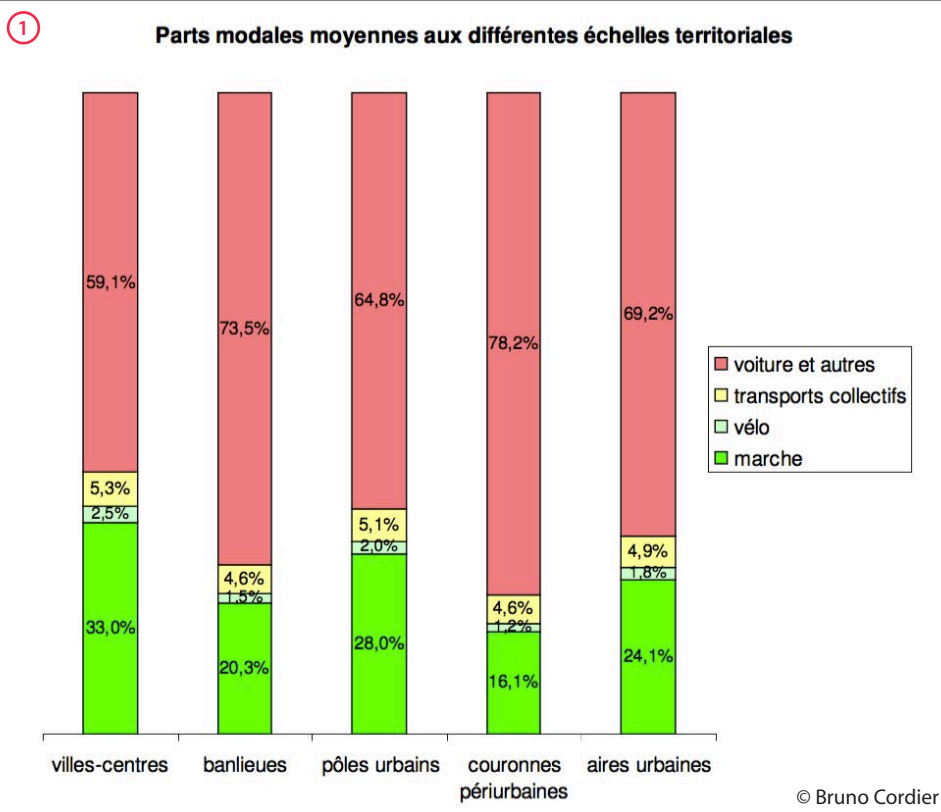


Tableau 1 : villes-centres

© Bruno Cordier

Mode de déplacement	Meilleur résultat pour les villes-centres	Moins bon résultat pour les villes-centres	Ecart
Marche	Vichy 44 %	Fréjus 21,5 %	22,5 points
Vélo	La Rochelle 10 %	Longwy 0,3 %	10 points
Transports collectifs	Lorient 9 %	Carcassonne 2 %	7 points
Marche + vélo + transports collectifs	Thonon 53 %	Fréjus 25,5 %	27,5 points

Tableau 2 : meilleures villes moyennes et meilleures grandes villes

© Bruno Cordier

Mode de déplacement	Meilleur résultat des villes moyennes	Meilleur résultat des grandes villes	Ecart
Marche	Vichy 44 %	Grenoble 41 %	+ 3 points
Vélo	La Rochelle 10 %	Strasbourg 9 %	+ 1 point
Transports collectifs	Lorient 9 %	Lyon et Villeurbanne 25 %	- 16 points
Marche + vélo + transports collectifs	Thonon 53 %	Lyon et Villeurbanne 73 %	- 20 points

Les facteurs explicatifs

La densité et la forme urbaine

La part cumulée de la marche, du vélo et du transport collectif est en moyenne de 40,9 % dans les villes-centres, 26,5 % dans les banlieues et 21,8 % seulement dans les couronnes périurbaines. Une densité moyenne élevée favorise la marche, le vélo et le transport collectif.

Ainsi, pour les unités urbaines, la part cumulée moyenne de ces 3 modes est de 36,6 % si la densité de la tache urbaine est supérieure à 2900 habitants/km² ; de 35,2 % pour une densité comprise entre 2 900 et 1 700 habitants /km². Elle tombe à 31,2 % pour une densité inférieure à 1700 habitants/km² (graphique 2 ci-contre).

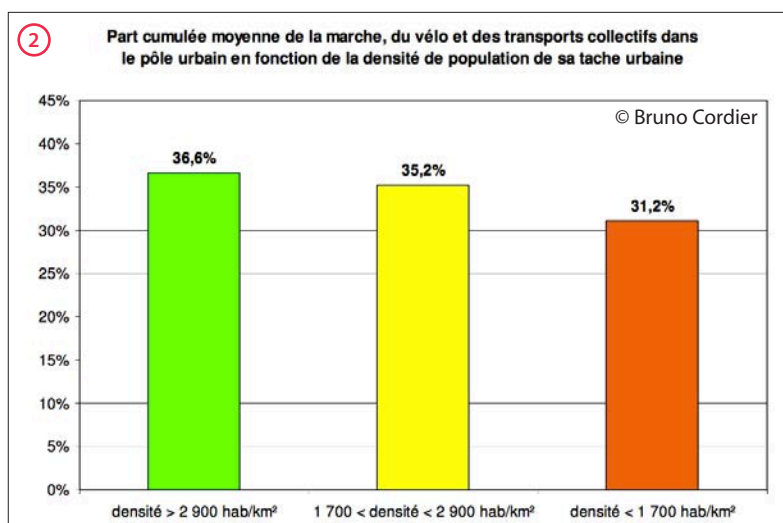
Des noyaux urbains denses et une bonne mixité de l'habitat et des activités (c'est « la ville des courtes distances ») sont favorables aux 3 modes vertueux. Inversement, le mitage de l'espace périurbain et la spécialisation des espaces favorisent un usage systématique de la voiture.

La répartition de la population

La répartition de la population dans une zone urbaine donnée influence les parts modales.

Plus le poids démographique de la ville-centre est élevé, plus la part des 3 modes vertueux est élevée dans le pôle urbain et l'aire urbaine.

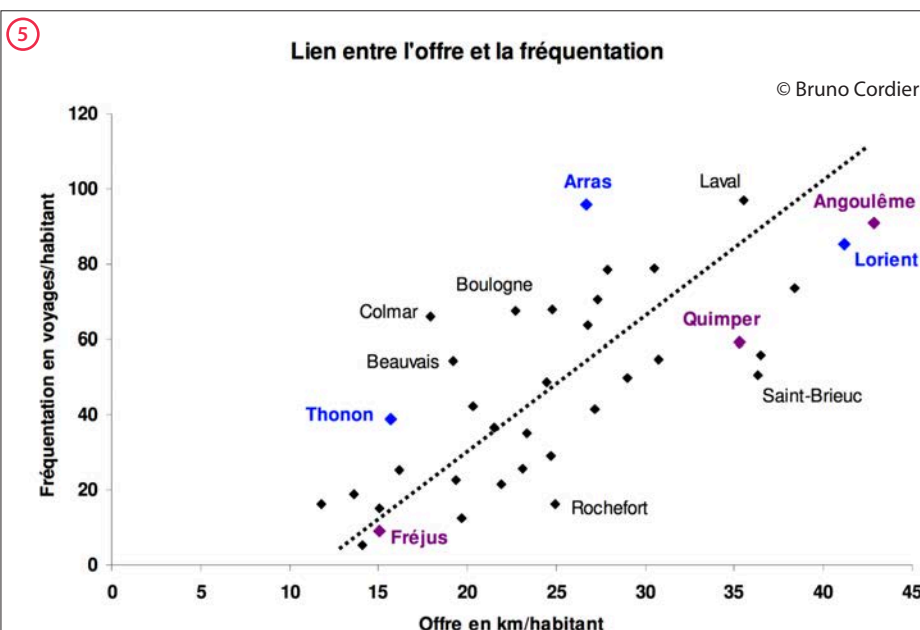
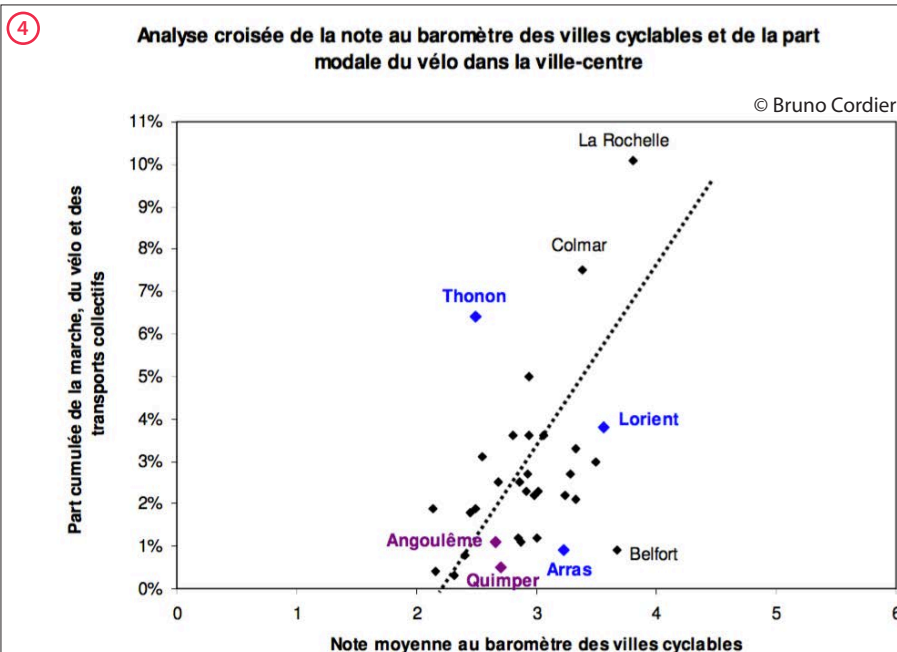
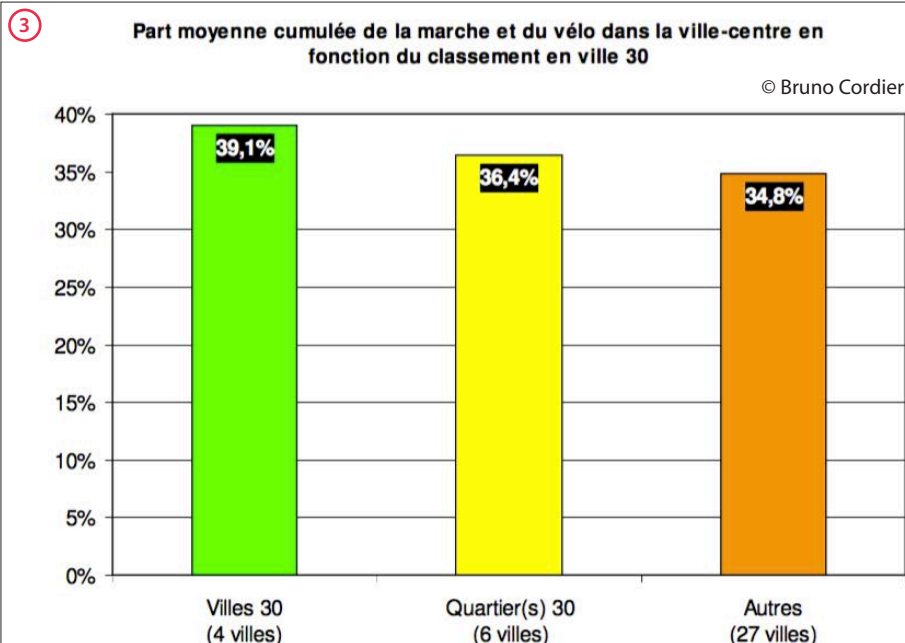
Si ce poids est faible, l'usage de la voiture se renforce, essentiellement au détriment de la marche.



Une répartition très diversifiée

Dans les pôles urbains, en moyenne 58 % des habitants résident dans la ville-centre et 42 % en banlieue. Mais à La Roche-sur-Yon, Arles, Carcassonne et Beauvais, la ville-centre regroupe plus de 90 % de la population. Par contre le poids de la banlieue dépasse 70 % à Montbéliard et Maubeuge.

Dans les aires urbaines, en moyenne 37 % des habitants résident dans la ville-centre, 27 % dans la banlieue et 36 % dans la couronne périurbaine. Mais 3 villes n'ont pas de couronne périurbaine : Arles, Fréjus et Sète ; à Draguignan, Maubeuge et Thonon, plus de 80 % de la population habite le pôle urbain. Inversement, 6 couronnes périurbaines sont plus peuplées que le pôle urbain, à La Roche-sur-Yon (56 %), Beauvais, Niort, Saintes, Bourg-en-Bresse et Carcassonne.



Le stationnement automobile

Limiter le nombre de places de stationnement automobile sur l'espace public (ou en ouvrage), en augmenter le coût et faire respecter la réglementation permet de réguler l'usage de la voiture et favorise l'usage des autres modes.

Ces actions sont encore peu mises en œuvre dans les villes moyennes mais, là où elles le sont, elles sont particulièrement efficaces.

La vitesse automobile autorisée

Une vitesse automobile limitée à 30 km/h (« la ville 30 », appelée aussi « la ville apaisée », graphique 3 ci-contre) favorise l'usage de la marche et du vélo.

Il en est, bien sûr, de même d'un bon partage de la voirie entre les différents modes de déplacement.

La part totale des 3 modes vertueux atteint 39,1 % dans les 4 villes où le 30 km/h a été adopté. Elle n'est que de 36,4 % dans les 6 où il n'a été adopté que dans certains quartiers, et de 34,8 % dans les 27 autres villes considérées.

La politique piétonne

La prise en compte des piétons dans les aménagements de la voirie et le soin apporté aux détails facilitent leurs déplacements. C'est le cas, en particulier, de la lutte contre le stationnement sauvage, qui constitue la principale entrave à leur progression, de l'élargissement des trottoirs et d'une bonne visibilité au voisinage des passages piétons.

L'offre cyclable

La part modale du vélo est fonction du nombre et de la qualité des aménagements cyclables.

Dans la ville-centre, elle croît avec la note attribuée au vélo dans le baromètre des villes cyclables (graphique 4) de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

L'offre de transport collectif

La fréquentation du réseau urbain varie linéairement avec l'offre chiffrée en km parcourus par les bus et par habitant. Elle est proche de 100 voyages par an et par habitant à Arras, Laval, Angoulême et Lorient (graphique 5).

Elle augmente aussi avec la densité démographique de l'agglomération et, bien entendu, avec la qualité de l'offre (fréquence de passage des bus, amplitude horaire du service...).

La motorisation des ménages

La part modale des 3 modes vertueux est d'environ 50 % à Arras et Lorient où le nombre de voitures par ménage est inférieur à 1, et de 25 % à Fréjus où ce nombre est de 1,2.

Thonon est un cas particulier : le niveau de vie et le nombre de voitures par ménage y est élevé, légèrement inférieur à 1,2 mais la part modale des 3 modes vertueux est supérieure à 50 % en raison de la politique locale, assez proche du modèle urbain suisse.

Les démarches prospectives

La part modale des 3 modes vertueux est plus forte dans les villes ayant adopté une démarche prospective (graphique 6) : Plan de Déplacements Urbains (PDU) obligatoire (cas de 7 villes, 34,5 %) ou volontaire (13 villes, 36,5 %) ou Plan Global de Déplacements (PGD) (9 villes, 37,0 %) que dans les autres (31,0 %).

La volonté politique

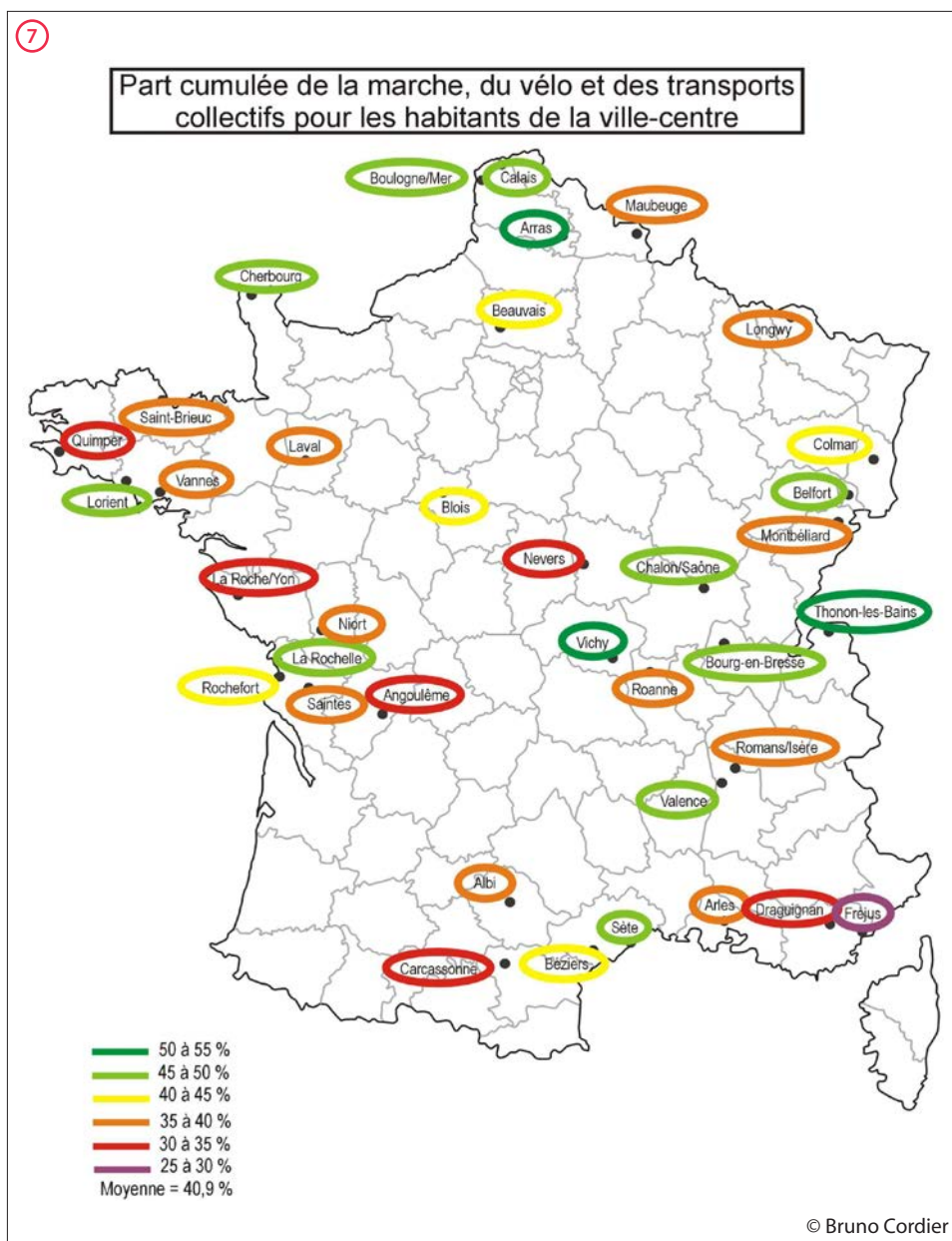
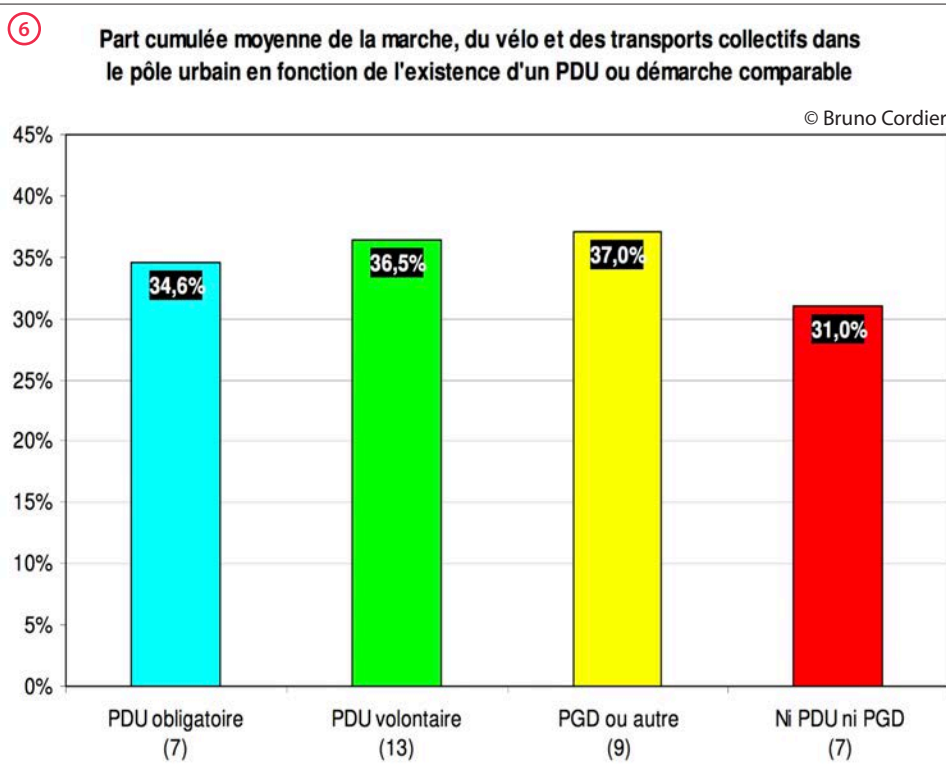
Parmi les facteurs favorables à une réduction de la place de la voiture en ville, Bruno Cordier cite aussi :

- la volonté politique des élus (urbanisme, partage de la voirie, offre de stationnement et contrôle par la police) ;
- la formation des techniciens ;
- la pratique des modes vertueux par les élus, les techniciens et les agents publics de la collectivité.

Par contre, la part modale des 3 modes vertueux, qu'elle soit élevée ou faible, ne dépend pas de la région à laquelle appartient la ville moyenne (carte 7 ci-contre).

Elle dépend très peu de l'importance de la population (de la ville-centre, du pôle urbain ou de l'aire urbaine) : environ 50 % aussi bien à Thonon qu'à Arras ou Lorient ; inférieure à 35 % aussi bien à Angoulême qu'à Quimper ou Fréjus.

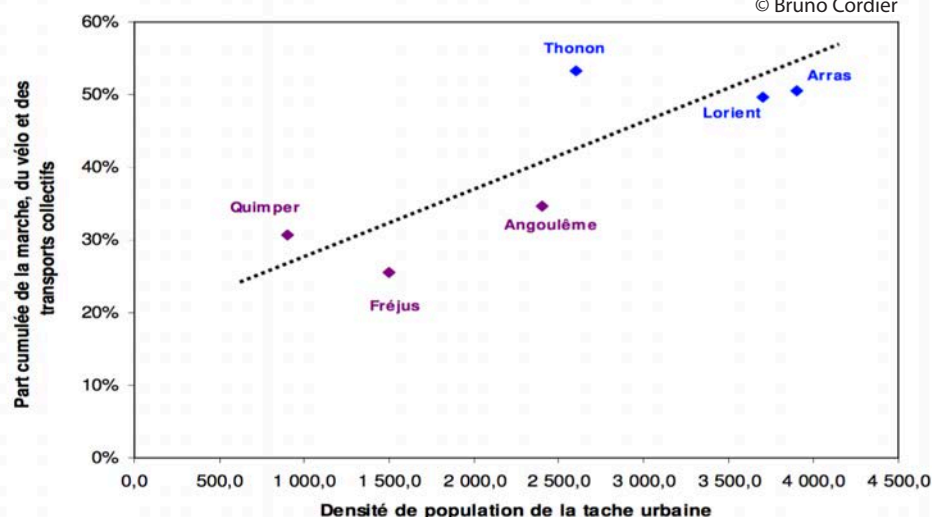
La marche est plus pratiquée dans les villes moyennes les plus petites (les distances y sont courtes), l'usage du vélo et du transport collectif est plus fort dans les plus grandes.



8

Analyse croisée de la densité de population de la tache urbaine et des parts modales dans la ville-centre

© Bruno Cordier



Un indice synthétique

Afin d'obtenir un classement des 37 villes moyennes suivant la part modale des modes vertueux, Bruno Cordier a pondéré la part de chaque mode par la répartition moyenne de la population (graphique 8) : 37 % dans la ville-centre, 27 % dans la banlieue et 36 % dans la couronne périurbaine (le classement dépend très peu de ces coefficients de la pondération).

Thonon, en tête du classement pour les 3 échelles, est évidemment en tête du

classement général, suivi de Lorient, Sète, Arras, Vichy, La Rochelle, Cherbourg et Boulogne. En queue du classement, on trouve Fréjus, précédé d'Angoulême, Quimper, Draguignan, La Roche-sur-Yon, Nevers, Carcassonne et Albi.

Les trajets domicile-travail

Ces déplacements ne représentent que 25 % du total mais, ayant lieu majoritairement aux heures de pointe, ils conditionnent le dimensionnement de l'offre (voirie, stationnement, transport collectif).

Pour ces déplacements, l'usage de la voiture est hégémonique, en particulier à l'échelle des aires urbaines. Toutes destinations confondues, hors travail sur place, les parts modales dans les aires urbaines des 37 villes du panel étudié sont en moyenne les suivantes : marche 6 %, vélo et deux-roues motorisés 4 %, transport collectif 5 %, voiture 85 %.

L'usage de la voiture est le moins élevé à Colmar (77 %), Belfort, Sète, Arles et Thonon. Il est le plus élevé à Saintes (89 %), La Roche-sur-Yon, Angoulême, Vannes, Longwy, Saint-Brieuc, Romans et Niort.

Conclusion

Les leviers suivants sont les plus importants pour maîtriser la voiture :

- l'urbanisme (maîtrise de la périurbanisation, mixité fonctionnelle) ;
- le partage de la voirie ;
- la modération de la vitesse automobile (30 km/h) ; la limitation et le contrôle du stationnement ;
- le développement des aménagements pour piétons et cyclistes, et de l'offre de transport collectif ;
- l'acculturation des élus et techniciens, et la formation des techniciens.

Précisions

La longueur des trajets

Dans les villes moyennes, la longueur moyenne d'un déplacement est d'environ 800 m à pied, 2,4 km à vélo et 5,5 km en transport collectif ou en voiture.

L'influence de la densité

Les villes les plus vertueuses (Arras, Lorient, Thonon) sont des villes denses ; les villes les moins vertueuses (Quimper, Fréjus, Angoulême) sont moins denses.

Chez nos voisins

La part de la marche et/ou du vélo peut être beaucoup plus élevée dans certaines villes moyennes d'autres pays que dans les meilleures villes moyennes françaises. A Pontevedra (Espagne, 83 000 habitants, FNAUT Infos 233), 60 % des trajets se font à pied, 6 % à vélo et 4 % en transport collectif, soit un total de 70 % pour ces trois modes.

Commentaires de la FNAUT

Comme l'a montré Pierre-Henri Emangard, toutes les villes se ressemblent en première approximation : même degré de polarisation sur le centre-ville, même tendance à la périurbanisation, même diversité de densités. Elles diffèrent essentiellement par leur superficie, donc par les distances à parcourir, et par leur poids démographique (la forme - circulaire ou allongée - du pôle urbain, le relief, la densité, les coupures éventuelles de la ville jouent aussi un rôle).

Il n'est donc pas surprenant que les remèdes à l'omniprésence de la voiture dans les grandes villes et les villes moyennes soient très analogues : lutte contre l'étalement urbain diffus, développement des offres alternatives à la voiture.

Le problème de fond est le manque de volonté politique des élus. Ces derniers sont en général plus soucieux de ne pas fâcher les automobilistes que de prendre des mesures décisives : blocage de l'implantation des centres commerciaux et des services (publics et privés) en périphérie, partage de la voirie pour faciliter le passage des piétons, cyclistes et transports publics (des bus suffisent en général dans les villes moyennes s'ils disposent de couloirs réservés) et développement des services (fréquence des bus, location de vélos, autopartage...).

L'autopartage favorise la démotorisation et libère de l'espace public, il est à développer dans les villes moyennes ou même plus petites, comme Citiz le fait déjà à Haguenau, Louhans, Millau ou même Pélussin (Loire, 4 000 habitants) ou Mens (Isère, 1500 habitants).

Tramway, BHNS : lequel est le moins cher ?

A la veille d'élections municipales, le choix entre BHNS et tramway (FNAUT Infos 277) est d'actualité. Soucieux des deniers publics, l'élu ne peut que prêter l'oreille aux constructeurs de BHNS : selon eux, le BHNS est, par km, deux fois moins cher que le tramway. Ou bien, avec le même budget, il pourrait desservir deux fois plus d'habitants. Jean-Marie Beauvais a précisé son analyse du caractère trompeur de cette approche (FNAUT Infos 265).

Un problème mal posé

On entend souvent dire qu'il faut faire face à un trafic attendu de 20 000, 30 000 ou 40 000 voyages par jour. Se pose alors la question du système le moins cher. Or la fréquentation dépend du système retenu !

Pour l'estimer correctement, il faut partir de la fréquentation actuelle des bus en site non protégé sur le corridor étudié. Avec le tramway (ligne T3 de Lyon, ligne A de Tours), la fréquentation a bien plus augmenté (131 % en moyenne) qu'avec le BHNS (ligne G de Strasbourg, Mettis de Metz) (34 % en moyenne).

L'investissement, pour une ligne de 15 km par exemple, est ensuite estimé en retenant :

- pour l'infrastructure, un coût de 20 M€/km pour le tramway et 10 M€/km pour le BHNS ;

- pour le matériel roulant, un coût de 2,8 M€ par rame de 200 places pour le tramway et de 650 000 € par bus de 110 places pour le BHNS.

Pour que la comparaison soit juste, on suppose que la fréquence de passage et la vitesse commerciale sont les mêmes dans les deux cas (6 minutes à l'heure de pointe, 19 km/h). le nombre de rames à acquérir est donc le même : 22. La différence de capacité des rames s'explique, le tramway devant faire face à un trafic plus important que le BHNS.

L'investissement initial est donc de 354 M€ pour le tramway et 164 M€ pour le BHNS : la dépense est donc bien deux fois plus élevée pour le tramway (tableau 1 ci-dessous).

Penser à long terme

Il ne faut cependant pas en rester à l'investissement initial, mais prendre

en compte toutes les dépenses à prévoir pendant la durée de vie du système, supposée ici de 50 ans : investissements de renouvellement et dépenses d'exploitation.

Les investissements de renouvellement portent à la fois sur l'infrastructure et sur le matériel roulant. A Nantes, équipée d'un tramway depuis 1985, il a fallu renouveler la voie sur plusieurs tronçons.

Dans le cas du BHNS, on constate assez vite un orniérage de la plateforme, dû au passage répété des véhicules au même endroit : le phénomène est particulièrement net en sortie de station.

Le matériel roulant doit lui aussi être renouvelé : pour le tramway, on peut retenir une durée de vie de 35 ans si les rames bénéficient d'une révision à mi-vie ; pour le BHNS, on ne peut espérer conserver le même matériel plus de 15 ans.

Définitions

Le **tramway** est un véhicule ferroviaire adapté à la circulation sur voirie et non soumis au code de la route. Le matériel roulant offre une grande capacité et il est même possible de coupler deux rames ; le confort et l'accessibilité sont très bons.

Les réalisations du **BHNS** sont diverses, il n'y a pas de définition unique. Le véhicule est un autobus ou un trolleybus. Dans le cas optimal du Busway de Nantes, la fréquence est de 3 minutes en heure de pointe, l'amplitude horaire va de 5 h à minuit, le bus dispose d'un site propre sur la quasi-totalité du tracé et de priorités aux carrefours.

	Tramway	BHNS	Unité
Fréquentation avant la mise en service du TCSP	6,0	6,0	Millions de voyages par an
Effet TCSP	131%	34%	Augmentation de la fréquentation
Fréquentation après la mise en service du TCSP	13,9	8,0	Millions de voyages par an
Investissement en infrastructure	300	150	M€ 2015
Investissement en matériel roulant	54	14	M€ 2015
Investissement initial	354	164	M€ 2015

Les dépenses d'exploitation comportent les coûts de fonctionnement (conduite, maintenance, énergie), soit 8 €/km parcouru pour le tramway et 6 €/km parcouru pour le BHNS, et des frais financiers pour lesquels on a retenu un taux de 2% par an.

En additionnant tous les coûts (investissement initial, renouvellement, fonctionnement et frais financiers), on obtient le coût global annualisé : 33,8 M€ pour le tramway et 21,3 M€ pour le BHNS. Le BHNS présente un coût moindre que le tramway : les coûts ne sont plus dans un rapport de 1 à 2, mais de 1 à 1,6.

Le coût global par voyage

La dernière étape du calcul n'est pas la moindre, elle concerne le coût global par voyage. Cette notion est pour nous le bon critère à utiliser pour choisir entre les deux types de TCSP en concurrence.

	Tramway	BHNS	Unité
Investissement initial annualisé	7,1	3,3	M€ 2015
Investissement de renouvellement	2,2	1,7	M€ 2015
Coûts d'exploitation et frais financiers par an	24,5	16,3	M€ 2015
Fréquentation annuelle	13,9	8,0	Millions de voyages par an
Coût global par voyage	2,44	2,65	€ 2015 par voyage

© J.-M. Beauvais

En divisant le coût global annualisé par le nombre annuel de voyages, on constate que le coût global par voyage est de 2,44 € dans le cas du tramway et de 2,65 € dans le cas du BHNS (tableau 2 ci-dessus). La différence n'est pas très importante mais elle est en faveur du tramway, ce qui va clairement à l'encontre de ce que les élus entendent habituellement.

Dans le cas du tramway, les recettes sont plus élevées puisque la fréquentation est plus élevée, mais la recette par voyage est la même.

En conclusion, si on ne se limite pas à l'investissement initial mais si on prend en compte tous les coûts auxquels il faudra faire face pendant la durée de l'exploitation, et si on les rapporte au nombre de voyageurs transportés, c'est-à-dire au service rendu à la population, le tramway n'est pas plus coûteux que le BHNS. Le coût est même inférieur (tableau 2) !

Bien entendu, le BHNS a son créneau, celui des trafics plus faibles.

Jean-Marie Beauvais, président de l'Association pour le Développement des Transports collectifs en Touraine (ADTT) ■

Des transports gratuits dans les petites villes ?



Trolleybus de Bologne © Pieye Trains

La FNAUT a exprimé de longue date son hostilité au principe de la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos 230, 268, 275, 278), principalement en raison du risque de paupérisation du transport public qu'elle implique.

C'est ainsi qu'à Bologne, la gratuité a été abandonnée à cause de son coût jugé excessif : c'est seulement quelques décennies plus tard que la ville a retrouvé une capacité d'investissement et a pu mettre en place un réseau de transport modèle.

Mais Bologne est une grande ville. La gratuité serait-elle pertinente dans

les petites villes ? Le risque de paupérisation du transport public est analogue car, si la satisfaction des besoins exige des investissements plus modestes, les coûts d'exploitation restent élevés. Or les ressources financières d'une petite ville sont particulièrement limitées : l'offre y est généralement très médiocre.

Instaurée il y a 9 ans, la gratuité à Manosque (22 000 habitants) et Gréoux-les-Bains (2 500) vient d'être abandonnée par la communauté d'agglomération Durance - Lubéron - Verdon : trop coûteuse et inéquitable (les

transports étaient restés payants dans les autres communes de la communauté et l'extension de la gratuité était impossible financièrement). Le tarif est dorénavant de 1 € par voyage, l'abonnement mensuel est de 30 €.

A Bar-le-Duc (36 000 habitants), la gratuité du réseau a été instaurée pour les résidents en 2008. Elle a été abandonnée 6 ans plus tard.

Curieusement, les défenseurs de la gratuité ne parlent jamais de ces villes, françaises ou étrangères, qui ont abandonné la gratuité en raison de son coût excessif. De grandes villes - Bologne, Castillon de la Plana, Sheffield, Hasselt - mais aussi diverses petites villes d'Allemagne, de République Tchèque et de Suède.

Rappelons l'analyse de Michel Quindort (FNAUT Infos 274) : « en introduisant la gratuité 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 ».

Jean Sivardière ■

Urgence climatique

Le secteur des transports est responsable de 31 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 95 % en provenance de la route (chiffres 2018). De nombreux citoyens sont aujourd'hui très inquiets face au réchauffement climatique et sont prêts à changer leurs habitudes de déplacement.

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

La fonte du pergélisol des parois montagneuses, la multiplication des « épisodes méditerranéens » et la montée du niveau des mers constituent une menace sérieuse (éboulements, inondations) pour les infrastructures de transport : voies ferrées (ligne de Maurienne, ligne Montpellier-Perpignan) et routes.

Plus on attendra pour s'attaquer au réchauffement climatique, plus la planète se réchauffera rapidement et plus le coût économique de ses conséquences sera élevé.

Or de nombreuses décisions peuvent être prises rapidement par l'Etat et les collectivités territoriales sans exiger des contraintes insupportables par la population ou les entreprises.

Elles seraient peu coûteuses, certaines même rapporteraient de l'argent utilisable pour investir davantage dans les réseaux urbains et ferroviaires (accorder à tous les bus des couloirs réservés et des priorités aux carrefours, introduire le péage urbain).

Suivons donc l'exemple de certains de nos voisins européens.

- L'Allemagne va accentuer sa taxation des billets d'avion (elle passera de 7,5 à 13 € pour un vol court-courrier, contre seulement 1,5 € en France) et son taux de TVA sur les billets « grandes lignes » sera abaissé de 19 % à 7 %, taux déjà en vigueur pour les trajets jusqu'à 50 km.

- Quant aux Pays-Bas, dans le cadre d'une politique environnementale particulièrement volontariste, ils viennent de réduire de 130 à 100 km/h la vitesse maximale autorisée de 6h à 19h sur leurs autoroutes afin d'économiser le pétrole et de réduire la pollution de l'air.

Jean Sivardière ■

Riche actualité pour le vélo en cette fin d'année !

© Pixabay

LOM : des avancées

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été adoptée. Certes il reste à écrire les décrets d'application mais de notables avancées y sont inscrites en faveur du vélo, à commencer par sa reconnaissance comme un mode de transport à part entière, après deux ans d'efforts. A noter que plus de 10% des amendements proposés concernaient le sujet vélo-déplacement...

La loi s'engage enfin pour un véritable système vélo. Citons notamment :

- l'apprentissage systématisé de la mobilité à vélo avant l'entrée au collège,
- la réalisation de réseaux cyclables complets, continus et sécurisés y compris hors agglomérations,
- la lutte contre le vol et le recel de vélo, en rendant obligatoire l'identification des vélos neufs à partir de 2021,
- la mise en place facilitée de stationnement sécurisé dans les copropriétés
- l'amélioration de la complémentarité vélo/train et vélo/autocar, notamment la création d'obligations en termes de stationnement sécurisé dans les gares et les pôles multimodaux, à l'horizon 2024, ainsi que sur le transport des vélos dans les trains et dans les cars,
- la création d'un « forfait mobilités durables », une prime vélo défiscalisée jusqu'à 400 euros par an, outil d'incitation à la transition écologique des salariés pour leurs employeurs, lesquels discuteront dorénavant de la mobilité lors des négociations annuelles obligatoires,
- l'obligation d'accompagner les publicités automobiles d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives et partagées.

On regrettera toutefois que la loi n'ait pas été plus ambitieuse, notamment sur le savoir-rouler à vélo (dont le financement n'est pas assuré), sur le forfait mobilités (qui n'est que facultatif), sur l'emport des vélos dans les trains (un décret doit préciser quels trains et

combien de places...), sur le budget vélo (50 millions par an alors 200 étaient nécessaires pour ambitionner de rattraper l'énorme retard de la France à cet égard), sur la lutte contre le fléau des cyclistes tués par des poids-lourds...

Développement des infrastructures

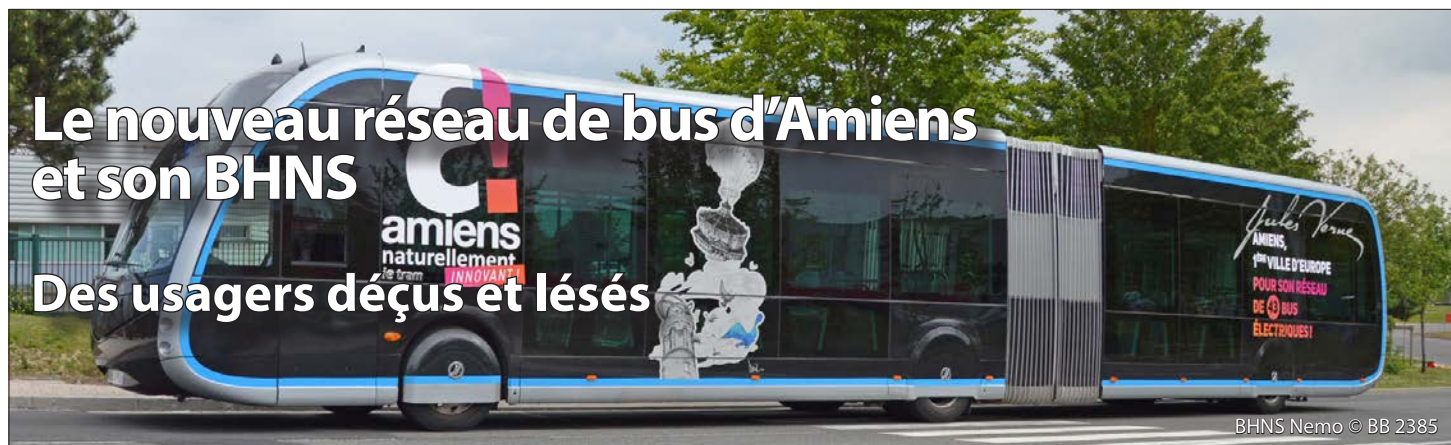
Dans nos villes, le vélo fait parler de lui : le succès d'aménagements de qualité comme rue de Rivoli à Paris, la mise en place de « Réseaux Express Vélo », des Plans vélo substantiels à Bordeaux, Toulouse... Face aux problèmes de congestion urbaine, de pollution de l'air, et à l'image de villes comme Copenhague ou Amsterdam, certains élus ont investi dans des infrastructures de qualité permettant une augmentation sensible du nombre d'usagers.

Elections municipales

Grâce à la dynamique #JeSuisUnDesDeux (en réaction à un élu qui ne jugeait « pas utile d'investir pour deux vélos »), devenue une mobilisation nationale de plus de 5000 cyclistes le 10 novembre, le vélo s'est clairement positionné comme un enjeu central des prochaines élections municipales. La seconde édition du baromètre Parlons vélo des villes cyclables, avec plus de 170 000 réponses, confirme massivement l'appétence des Français pour un véritable système vélo... Il ne pourra pas être absent des programmes !

N'oubliez pas le 20e Congrès de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), qui se tiendra à Bordeaux les 6 et 7 février prochain, qui remettra les prix du Baromètre Parlons vélo des villes cyclables et fera le point sur la mise en place du « Système vélo : du local au global ».

Gilles Laurent
FNAUT Hauts-de-France ■



Le nouveau réseau de bus d'Amiens et son BHNS

Des usagers déçus et lésés

En résumé, beaucoup de bruit pour pas grand chose de mieux...

Débat et marketing politique intenses sur les choix de TCSP

Après le choix d'Amiens-Métropole en 2013 de créer une ligne nord-sud de tramway, contesté par l'opposition et les commerçants, l'alternance politique de 2014 a conduit à l'abandon du projet et au choix de réaliser 4 lignes de Bus à Haut Niveau de Service, dont trois électriques. Celles-ci étaient sensées améliorer les 4 LIANES créées en 2013 dont le niveau élevé de service (fréquence à 10 minutes, 12 km de site propre, amplitude de 5h à minuit) donnait satisfaction et a permis la relance de la fréquentation du bus, même si le manque de sites propres ne permettait pas de garantir les horaires aux heures de pointe.

L'objectif affiché dans le cahier des charges du projet de BHNS était d'améliorer la vitesse commerciale de 14 ou 15 km/h à 18 ou 20 km/h et la fréquence de 10 minutes à 6 ou 8 minutes, mais aussi de préserver un maximum de places de stationnement

sur voirie et de maintenir, voire augmenter la capacité des carrefours.

Les résultats

En 2017, à l'issue des études, le projet est lancé malgré les critiques convergentes des services de l'Etat, du Comité des Usagers des Bus et du commissaire enquêteur sur la faible ambition du projet final en termes de sites propres, de vitesse commerciale (16,4 à 17,4 km/h) et de fréquence (10 minutes en journée et 8 minutes pendant 2 heures le matin et 2 heures le soir). L'autorité environnementale considère qu'avec un tel projet, la prévision de report modal de 5% des déplacements de la voiture vers le bus est surévalué.

Seulement 44% des lignes est en site propre (environ 22 km dont la moitié en voie mutualisée bidirectionnelle et dont 12 km existaient déjà pour les LIANES).

Le dialogue est quasi absent concernant les insuffisances des sites propres, la suppression arbitraire

d'arrêts de bus et la réduction du réseau complémentaire.

En mai 2019 la mise en service du nouveau réseau provoque un grand désordre avec une très nette dégradation du niveau de service. Les performances du BHNS se révèlent inférieures à celles des LIANES, même après trois mois de tentatives d'ajustement (fréquence de 11 à 15 minutes avec des retards quotidiens dépassant souvent 1 heure).

Le réseau complémentaire a vu sa fréquence souvent divisée par deux (un bus toutes les heures dans certains quartiers en dehors des heures de pointe) car le budget transport a été revu à la baisse et l'offre réduite.

Des dysfonctionnements

Les dysfonctionnements se multiplient jusqu'à aujourd'hui:

- bus électriques et bornes de recharge en panne sans solutions de remplacement, régulation des feux pas prête, erreurs d'aménagement contraignant les bus ;
- persistance de retards de bus dans les embouteillages aux heures de pointe, là où il n'y a pas de site propre.

Parallèlement est mise en place une nouvelle tarification dite « solidaire » qui supprime la gratuité pour les personnes âgées non imposables et les demandeurs d'emploi et crée une tarification progressive en fonction des revenus. De nombreux retraités en dessous du seuil de pauvreté se retrouvent à payer plein tarif (abonnement mensuel à 29 € et annuel à 304,80 €).

**Comité des Usagers des Bus
d'Amiens-Métropole**



« Une économie européenne propre et durable qui ne met personne de côté »

C'est avec cette formule que la Présidente de la nouvelle Commission européenne, Ursula von der Leyen, s'est engagée à lancer, dans les 100 jours suivant sa prise de fonctions, un « Green Deal » à l'échelle de l'Union européenne. Au programme, ambitieux : une transition accélérée destinée à supprimer les émissions de carbone et à renverser la spirale du désastre écologique, tout en garantissant la progression de la justice sociale.

Objectif, une Europe neutre en carbone en 2050. Aux commandes, deux Vice-présidents de la Commission : l'un, néerlandais, Frans Timmermans, responsable du « Green Deal », chargé d'aboutir dès 2030 à une réduction de 50% des émissions de carbone de l'Union, d'engager celle-ci vers une pollution zéro et à mettre en place une économie circulaire ; le second, le Letton Valdis Dombrowskis, hérite du portefeuille stratégique du financement de la transition verte assortie d'une économie sociale. Ce dernier devra en particulier transformer la Banque Européenne d'Investissement (BEI) en une banque du climat et engager le projet de la Présidente d'un « Plan d'investissement pour une Europe durable », avec à la clé le déblocage de 1 000 milliards d'euros au cours de la prochaine décennie financés par des obligations vertes. La moitié du budget de la BEI devrait rapidement être consacré au financement de projets écologiques.

La tâche est lourde. Elle suppose d'éliminer les législations incohérentes

qui réduiraient l'efficacité de la mise en place du « Green Deal ». Ambition affichée : poursuivre les efforts pour supprimer la règle de l'unanimité, obligatoire pour décider des mesures fiscales à l'intérieur de l'Union. Sont aussi prévues, entre autres, la révision de la directive sur l'Eurovignette pour taxer les poids lourds, un programme d'aides à l'isolation des bâtiments, la réduction des crédits d'émissions alloués aux transports aériens, la refonte des législations forestière et agricole pour les mettre en cohérence avec les objectifs du « Green Deal ».

Manque à ce programme très engagé un volet sur la réduction de la pollution urbaine. Le transport représente à lui seul près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre, qui ne diminuent toujours pas. Le moyen le plus rapide, le plus efficace et le plus économique de décarboner la mobilité quotidienne est de promouvoir l'utilisation des transports publics, de la marche à pied et de la bicyclette. Autant de raisons pour que cette

stratégie figure dans le « Green Deal », en y incluant des objectifs chiffrés de réduction des gaz à effet de serre pour le secteur des transports.

Michel Quidort
Président de la FEV ■

La France condamnée

Le 24 octobre 2019, la Cour de justice européenne a estimé que la France avait depuis 2012 dépassé « de manière persistante et systématique » les seuils d'émission de dioxyde d'azote émanant des moteurs diesel.

La Commission avait saisi la Cour en 2018 après une décennie d'avertissements restés sans résultat.

Selon l'Agence Européenne de l'Environnement, les seules émissions de dioxyde d'azote sont responsables de 68 000 décès prématurés par an dans l'Union Européenne.

Le procès a amené la Cour à examiner le cas de 24 zones françaises dont Paris, Lyon, Marseille, Nice et Strasbourg, ainsi que celui de la Vallée de l'Arve en Savoie. Prochain stade de la procédure : des sanctions à l'encontre de la France si elle ne se conforme pas aux réglementations européennes en vigueur en matière d'émissions toxiques.

L'Allemagne généralise la TVA à taux réduit dans les transports publics



Depuis le 16 octobre 2019, le taux de TVA sur les billets de chemin de fer « grandes lignes » est passé de 19% à 7%. Ce taux de 7% est celui appliqué dans les transports publics ferroviaires et routiers - y compris les transports urbains - de moins de 50 km. La TVA de 19% appliquée à partir de 51 km est appelée à être ramenée à la valeur standard de 7%.

Réaction immédiate à cette décision du Gouvernement allemand relative à la TVA sur les grandes lignes : la compagnie d'autocars Flixbus envisage de réduire de 30% ses services en Allemagne. La DB estime en effet que cette baisse de la TVA va permettre de diminuer de 10% le prix du billet.

Forum

© Pixabay

Le péage urbain inversé

La mise en œuvre du péage inversé a été évoquée par la Société du Grand Paris, en tant qu'expérimentation autour de la future ligne 15 Sud, ainsi que par la métropole de Lille.

Mais ce péage dit positif ou inversé (FNAUT Infos 268) n'a pas du tout la même finalité que le péage urbain traditionnel : il ne permet pas d'initier un report modal sur les modes respectueux de l'environnement – vélo et transport collectif – et il coûte à la collectivité au lieu de lui rapporter des ressources réinvestissables dans le transport collectif.

C'est une subvention déguisée aux automobilistes qui permet certes de fluidifier à la marge le trafic en heure de pointe, mais il présente un gain environnemental et socio-économique plus que limité.

Il s'agit donc là d'une mesure traduisant un manque de courage politique et une vision court-termiste par rapport à un véritable péage de zone, tel qu'il est mis en œuvre à Londres ou à Milan.

Maxime Lafage, Bordeaux ■

Le choix BHNS-tramway

Pour chiffrer le coût d'un véritable BHNS, intégralement en site propre, et offrant alors un service comparable au tramway, il faut prendre en compte le coût du site propre routier, y compris la déviation des réseaux de distribution et la réalisation d'une chaussée en béton.

Toutes les voies bus non réalisées en béton se traduisent par un orniérage caractérisé, comme on peut le voir à Paris et dans d'autres villes.

Grèves dans les transports

Les réactions de la FNAUT sur le mouvement social contre la réforme des retraites sont à consulter sur notre site web : <https://www.fnaut.fr>

Actes du colloque : les déplacements dans les villes moyennes



Organisé le 10 octobre dernier par la FNAUT en liaison avec Villes de France, le colloque a abordé les questions de mobilité dans les villes moyennes et au sein de leurs bassins d'emploi.

La journée a réuni de nombreux experts - notamment Francis Beaucire, Stéphane Chanut (CEREMA), Bruno Cordier (ADETEC) et Geneviève Zembri-Mary (Université Paris

Seine) - et confronté les arguments de représentants d'usagers, de transporteurs et de collectivités lors de deux tables rondes.

Les actes du colloque sont disponibles en téléchargement depuis le site de la FNAUT : <https://www.fnaut.fr>

La brochure papier est disponible sur commande au siège de la FNAUT : 01 35 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Lors d'une visite récente à Hambourg, j'ai constaté que les BHNS de cette ville étaient en site propre central en béton et à double voie, dispositif qui les rend très efficaces. Même quand il n'y a pas de site propre, les arrêts, qui supportent les freinages et les accélérations, sont équipés en béton.

En France, on baptise souvent BHNS des opérations cosmétiques qui se limitent parfois, comme à Perpignan, à un simple renouvellement des autobus articulés.

Alain Richner, pilote du réseau Mobilité urbaine de la FNAUT ■

Métrocâble

De manière regrettable, les élus de la métropole grenobloise (PS, EELV) ont donné la priorité au Métrocâble (www.lametro.fr/91-metrocable.htm) sur l'extension pourtant urgente du réseau de tramway (FNAUT Infos 273).

Le tracé comporte 6 stations sur 3,7 km. La vitesse moyenne sera de 14 km/h, nettement inférieure à celle du tramway. Le débit sera de 1 500 passagers par heure et par sens, les cabines passeront toutes les 24 sec.

La technique est pertinente : le câble franchira plusieurs coupures urbaines

(l'Isère, le Drac, une autoroute et la voie ferrée Grenoble-Lyon/Valence).

Mais la fréquentation sera faible, estimée à seulement 5 000 voyageurs/jour à la mise en service en 2021 et à 8 500 à plus long terme, lorsque les projets urbains desservis auront été réalisés (vers 2030). Le coût d'investissement est estimé à 60 millions d'euros, soit 16 M€/km.

Certains élus espèrent que le Métrocâble atténuera les embouteillages observés sur l'autoroute A48 à l'entrée de Grenoble. Or l'A48 est perpendiculaire au tracé du Métrocâble...

Le projet grenoblois est à comparer au projet francilien de Câble A-Téléval (FNAUT Infos 276), dont la fréquentation est estimée de 11 000 à 12 000 voyageurs par jour.

Jean-Yves Guéraud, ADTC-Grenoble ■

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°280 - 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>

Les yeux sur l'étoile ferroviaire

Les sept semaines de conflit social qui ont affecté les circulations ferroviaires et les transports urbains ont totalement occulté la mise en service du Leman Express ou CEVA (liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse).

Réalisé par la Confédération Suisse, le canton de Genève et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, ce superbe RER métropolitain qui irrigue la métropole genevoise et toute la zone transfrontalière sur 230 km, bénéficie d'un très bon cadencement et d'une amplitude horaire très large.

Plusieurs observations s'imposent :

- La satisfaction de la population, voire son engouement, a été immédiat, atteignant plus de 25 000 voyageurs par jour pour une prévision de 20 000.
- Le report modal de la voiture vers le CEVA est visible : de l'ordre de 12 %.
- La règle d'or de la qualité de l'offre, de la fréquence, du cadencement et de la ponctualité engendre le succès. S'y ajoute la qualité des matériels.
- Répondant aux besoins, le CEVA maille le territoire, structure le réseau de lignes de bus. Épine dorsale de la zone lémane, il agence autour de lui les autres modes.
- Reliant les populations, il contribue à éviter les fractures sociales. Système de transport le plus propre, le ferroviaire s'affirme comme le mode de transport de l'avenir.

Puissent la douzaine d'autorités organisatrices concernées s'inspirer de cet exemple de RER métropolitain pour leur prochaine mandature et en débattre avec les autorités organisatrices régionales, et puisse le gouvernement prendre des engagements plus ambitieux, notamment dans le 4^e appel à projet, pour inscrire le ferroviaire, à l'image de nos voisins européens, au centre de la stratégie de changement climatique.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Le coût des déplacements pour les voyageurs



Gare de Pornic © MD

L'économiste Jean-Marie Beauvais a actualisé les résultats de son étude - basée sur les données de 2011 - sur le coût des déplacements, par kilomètre parcouru, supporté directement par le voyageur suivant le mode de déplacement choisi. La nouvelle étude utilise les données de 2018.

Pour un déplacement à courte distance, le coût marginal de la voiture ou du vélo est moins élevé que celui du transport collectif urbain. Pour un déplacement à longue distance, le covoiturage, l'autocar et l'avion à bas coût sont moins coûteux que le train.

Depuis 2011, tous les modes de transport ont connu une baisse de leurs tarifs en monnaie constante, à l'exception du vélo suite à l'apparition du vélo à assistance électrique et, pour la longue distance, de la voiture sous l'effet de l'augmentation du montant des péages autoroutiers.

Sommaire

Dossier - Le coût des déplacements pour les voyageurs	2-5
Actualité - La Cour des Comptes et le TER	6
Une leçon à retenir pour les « petites lignes »	7
Le rapport Philizot / Vers une réouverture de Fougères-Vitré ?	8
Nouvelles des régions - Les dédommagements des voyageurs après la grève	9
Réouverture de la ligne Beauvais-Le Tréport	
Regards sur l'Europe - Le rail en Grande Bretagne	10
Le coin du cycliste	11
Vie de la FNAUT - Une enquête sur les trains de nuit	12
Nomination de Marc Debrincat	

La voiture moins chère que le transport urbain

Le train plus cher que le covoiturage, le car et l'avion à bas coût

L'économiste Jean-Marie Beauvais (Beauvais Consultants) a étudié le coût d'usage (pour le voyageur) des différents modes de transport en 2011 (FNAUT Infos 203 et 211). A la demande de la FNAUT, il a actualisé cette étude sur la base des données disponibles pour l'année 2018 et la période 2011-2018.

Le prix, c'est-à-dire la dépense supportée directement par le consommateur, est un des critères de choix du mode de transport. D'où l'intérêt de disposer d'estimations chiffrées de ce que paient les voyageurs selon le mode utilisé.

Périmètre de l'étude

Comparer les modes entre eux n'a de sens que si on compare ce qui est comparable : comparer l'avion avec le vélo n'aurait aucun sens. C'est pourquoi, on a distingué la courte distance et la longue distance. Comme dans l'Enquête Nationale Transports Déplacements (ENTD) de 2008, le seuil de 80 km a été retenu (la longueur moyenne d'un trajet TER est d'environ 50 km).

Pour la courte distance, l'étude concerne la voiture, le vélo, le covoiturage et le transport collectif urbain et TER (car et train). Pour la longue distance, elle concerne la voiture, la moto, le covoiturage, l'avion traditionnel et à bas coûts, l'autocar et le train (Intercités et TGV). Les déplacements intercontinentaux, qui ne peuvent être assurés par un autre mode que l'avion, ne sont pas pris en compte.

Le point de vue adopté est celui du voyageur au moment du choix de son mode de transport (tous motifs confon-

pus) : les coûts économiques (coût de construction ou d'entretien des infrastructures, coût de production des services de transport collectif...) et les coûts sociaux et environnementaux ne sont pas considérés.

L'estimation de la dépense du consommateur a été précisée en centimes d'euro (TVA comprise) par voyageur.km (et non véhicule.km).

L'étude porte d'une part sur l'année 2018 (dernière année pour laquelle les données étaient disponibles lors de la rédaction du rapport), d'autre part sur la période 2011 à 2018 afin de mettre en évidence une éventuelle évolution des dépenses, tant en monnaie courante qu'en monnaie constante (corrigée par l'inflation).

Dans le cas de la voiture, le coût d'usage dépend du taux d'occupation du véhicule. Toutes les charges sont supportées par l'automobiliste.

Le coût marginal de la voiture, seul ressenti immédiatement par l'automobiliste et donc comparé au coût des autres modes, ne comprend que le coût du carburant, du stationnement et des péages. Pour la courte distance : carburant 95,5 %, stationnement 4,5 % (gratuit dans les entreprises) ; pour la longue distance : carburant 47 %, péages 53% (9,3 centimes/km en moyenne) (l'automobiliste privilégie les autoroutes - tarif

moyen 13 centimes/km - pour gagner du temps et de la sécurité).

Le coût complet, 2 à 3 fois plus élevé que le coût marginal suivant la distance parcourue, comprend aussi les autres dépenses (amortissement du véhicule, assurance, réparations et entretien, auto-école, location...).

Dans le cas du transport collectif, les recettes commerciales annexes des exploitants (publicitaires par exemple) et les subventions publiques ne sont pas considérées : seul est retenu le prix du billet acquitté par le voyageur.

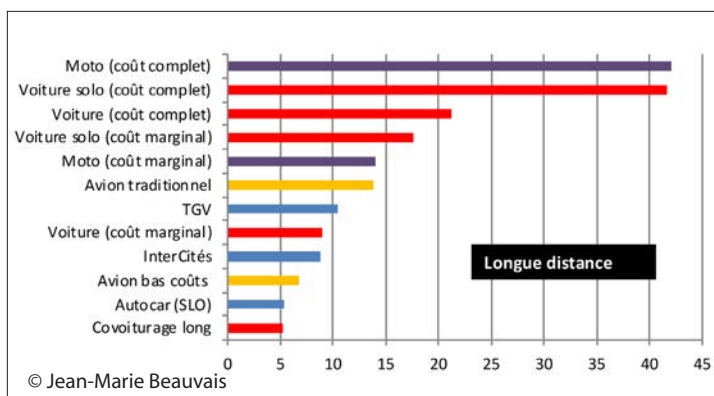
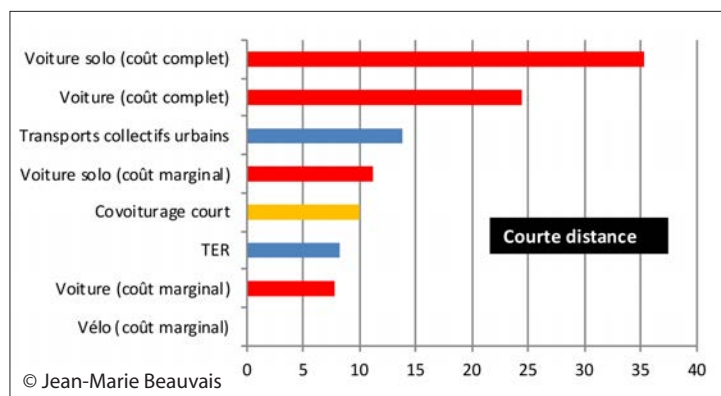
Les éventuels remboursements, inconnus, par l'employeur ou le fisc pour les déplacements domicile-travail, ne sont pas pris en compte.

Les coûts actuels

Les graphiques donnent les dépenses en 2018 pour les déplacements de courte et longue distances en centimes d'euro par voyageur.km.

Le voyageur ne tenant compte que de ses dépenses immédiates (coût marginal), aura donc été incité :

- pour un déplacement court, à prendre sa voiture ou son vélo plutôt que le transport collectif (l'automobiliste périurbain, s'il est desservi par le train, peut cependant hésiter entre voiture et TER, le coût marginal de la voiture et le coût du TER étant voisins) ;
- pour un déplacement à longue distance, à avoir recours au covoiturage, au car ou à l'avion à bas coûts plutôt qu'au train.



Une évolution des coûts contrastée entre 2011 et 2018

Certains résultats relatifs à l'année 2011 peuvent différer de ceux cités précédemment (FNAUT Infos 203 et 211). En effet, les sources et les méthodes de calcul ont pu être révisées depuis cette date. Les données utilisées ici pour l'année 2011 ont été estimées en utilisant ces nouvelles sources et méthodes.

Selon l'INSEE, le taux de l'inflation a été de 6,6 % entre 2011 et 2018.

Pour la courte distance

- le coût complet du vélo a évolué plus vite que l'inflation sous l'effet d'une montée en gamme (le vélo s'est perfectionné et le vélo à assistance électrique (VAS) s'est beaucoup répandu) ;

- le coût de la voiture et du TER ont baissé en monnaie constante ;

- le coût du transport urbain a pratiquement suivi le rythme de l'inflation (l'impact de la gratuité est marginal, la gratuité n'a été adoptée à Niort qu'en septembre 2017 et à Dunkerque qu'en septembre 2018 : auparavant, le seul grand réseau gratuit était celui de Châteauroux).

Depuis 2016, on observe cependant une hausse des coûts, sauf pour le TER dont le coût augmente moins vite que l'inflation.

Pour la longue distance

- les autocars Macron, créés en août 2015, n'existaient pas en 2011 ;

- le coût de la moto, du rail et de l'avion ont augmenté moins vite que l'inflation et ont donc diminué en monnaie constante ;

- le coût de la voiture, et surtout son coût marginal (le poids du prix du carburant y est plus important

que dans le coût complet), ont augmenté un peu plus vite que l'inflation sous l'effet de l'augmentation du prix des péages.

En résumé

D'une manière générale, l'évolution des coûts a donc été moins rapide que l'inflation entre 2011 et 2018.

Les tableaux ci-dessous précisent cette évolution, en monnaie courante et en monnaie constante (tenant compte de l'inflation), pour les trajets à courte et longue distance.

Mais si on se limite à la période 2016-2018, on constate que les coûts ont augmenté plus vite que l'inflation pour la voiture (hausse du prix des carburants), le vélo, la moto, le transport urbain et l'autocar.

Inversement les coûts des transports ferroviaires et aériens ont diminué en monnaie constante :

- pour l'aérien, la diminution s'explique par la part croissante des compagnies à bas coût ;

- pour le rail, elle s'explique par le développement des offres à bas coût de la SNCF, et par la hausse des subventions des Régions au TER).

Courte distance	2011 centimes par v.km	2018 centimes par v.km	évolution entre 2011 et 2018		
			monnaie courante	inflation des prix	monnaie constante
voiture en solo, coût complet	34,30	35,3	2,9%	6,6%	-3,5%
voiture en solo, coût marginal	11,40	11,2	-1,8%	6,6%	-7,8%
voiture, coût complet	23,45	24,43	4,2%	6,6%	-2,3%
voiture, coût marginal	7,77	7,79	0,2%	6,6%	-6,0%
vélo, coût complet	16,01	20,32	27,0%	6,6%	19,1%
vélo, coût marginal	0	0			
transport collectif urbain	12,97	13,74	6,0%	6,6%	-0,6%
TER	7,94	8,2	3,2%	6,6%	-3,2%

© Jean-Marie Beauvais

Longue distance	2011 centimes par v.km	2018 centimes par v.km	évolution entre 2011 et 2018		
			monnaie courante	inflation des prix	monnaie constante
voiture en solo, coût complet	39,12	41,65	6,5%	6,6%	-0,1%
voiture en solo, coût marginal	16,18	17,61	8,8%	6,6%	2,1%
voiture, coût complet	19,67	21,21	7,8%	6,6%	1,2%
voiture, coût marginal	8,13	8,97	10,2%	6,6%	3,4%
moto, coût complet	40,11	42,06	4,9%	6,6%	-1,6%
moto, coût marginal	13,77	14,01	1,8%	6,6%	-4,5%
autocar (SLO)		5,38			
train InterCités	9,11	8,8	-3,4%	6,6%	-9,4%
TGV	10,76	10,41	-3,3%	6,6%	-9,3%
avion à bas coût	6,83	6,77	-0,9%	6,6%	-7,1%
avion traditionnel	15,7	13,82	-12,0%	6,6%	-17,4%

© Jean-Marie Beauvais

Autres apports de l'expertise : autopartage, covoiturage

• Le consultant a précisé **le seuil de rentabilité de l'autopartage** : jusqu'à quel kilométrage annuel est-il plus intéressant de recourir à l'autopartage que d'acheter son propre véhicule ? Le coût d'une voiture personnelle a été évalué en fonction du kilométrage annuel (tableau 1), c'est la somme des charges fixes (1 631 €/an) et des charges variables (0,22 €/km) : il diminue quand ce kilométrage augmente (plus on roule, plus on amortit les charges fixes). Pour pouvoir comparer au coût de l'autopartage, il faut déduire les coûts du stationnement et des péages, qui sont à la charge de l'autopartageur.

• Le consultant a ensuite considéré le cas particulier d'un **autopartageur qui habite en centre-ville**, marche ou utilise un vélo ou un transport collectif pour aller travailler et n'utilise la voiture que pour se déplacer dans une zone périphérique non desservie par transport public, ou s'il doit transporter une charge lourde ou encombrante : l'autopartageur est abonné pour 16 €/mois, parcourt en moyenne 317 km par mois au tarif (peu dégressif avec la distance) de 0,37 €/km ; il loue la voiture en moyenne 14 fois par mois, pendant 39,5 heures au total (arrêts compris) au tarif de 3 €/heure, soit au total un coût généralisé de 0,745 €/km.

Dans ce cas, un automobiliste a intérêt à adhérer à une société d'autopartage plutôt qu'acheter un véhicule personnel s'il parcourt moins de 3 000 km par an.

• Le consultant a également évalué le coût marginal d'usage de la voiture en milieu périurbain, en zone agglomérée et en centre-ville. Il en a déduit **le coût marginal d'un trajet domicile-travail entre une périphérie urbaine et un centre-ville** : 1,69 € soit 8 centimes/km (tableau 2). Le cas choisi est celui d'un déplacement entre Athée-sur-Cher et l'hôtel de ville de Tours (22 km).

• Connaissant la longueur moyenne d'un trajet selon le mode choisi, le consultant a calculé **le coût moyen d'un trajet typique de chaque mode** (tableau 3). Un trajet domicile-travail effectué en voiture en solo (longueur moyenne 14,7 km) revient, en

Tableau 1 : coût d'une voiture achetée en fonction du kilométrage annuel parcouru

km par an	1000	2000	3000	4000	5000
charges fixes (€)	1 631	1 631	1 631	1 631	1 631
charges variables (€)	218	436	654	872	1 090
charges totales (€)	1 849	2 067	2 285	2 503	2 721
prix de revient kilométrique (€/km)	1,85	1,03	0,76	0,63	0,54

© Jean-Marie Beauvais

Tableau 2 : coût d'un déplacement domicile-travail depuis une périphérie urbaine

	périphérie	agglomération	centre-ville	total
distance (km)	14	5	3	22
consommation (litres aux 100)	6,33	7,33	9,33	
prix du litre (€ par litre)	1,46	1,46	1,46	
dépenses de carburant (€)	1,29	0,54	0,41	2,24
taux d'occupation				1,32
dépenses par voyageur (€)				1,69
dépenses par voyageur x km (€)				0,08

© Jean-Marie Beauvais

Tableau 3 : coût moyen d'un trajet typique de chaque mode

	distance moyenne km	dépense par v.km centimes	dépense par voyage euros
voiture en solo*, coût complet	14,7	35,3	5,19
voiture en solo*, coût marginal	14,7	11,2	1,65
voiture*, coût complet	14,7	24,4	3,59
voiture*, coût marginal	14,7	7,8	1,15
vélo, coût complet	3,2	20,3	0,65
vélo, coût marginal	3,2	0	
moto, coût complet	9,8	42,1	4,13
moto, coût marginal	9,8	14	1,37
transport collectif urbain	4	13,7	0,55
covoiturage court	30	10	3
TER	49,6	8,2	4,07
autocar SLO	299	5,4	16,15
covoiturage long	330	5,2	17,25
Intercités	207,3	8,8	18,24
TGV	525,2	10,4	54,62
avion	959	11,6	111,24

* cas d'un déplacement domicile-travail

© Jean-Marie Beauvais

moyenne, à 5,19 € (coût complet) ou 1,65 € (coût marginal).

• En cas de **covoiturage alterné à deux « à l'amiable »**, chaque conducteur conserve sa voiture et l'utilise un jour sur deux, essentiellement pour les déplacements domicile-travail ; l'économie porte donc sur le coût variable (carburants, entretien, réparations),

soit environ 60 % du coût complet. Chaque conducteur économise environ 60 €/mois en moyenne, une économie qui compense les contraintes du covoiturage.

Jean-Marie Beauvais, économiste, est président de l'Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine (ADTT) ■

Le point de vue de la FNAUT

Très attractive, la voiture assure le porte-à-porte, le transport facile des bagages et beaucoup d'autonomie. Mais son usage est sous-tarifé, surtout en ville, car l'automobiliste ne paie pas tous ses coûts : économiques et environnementaux.

Par suite, le voyageur est incité à choisir la voiture plutôt que le transport collectif urbain, ou le covoiturage, le car et l'avion à bas coût plutôt que le train. Pour provoquer un report modal vertueux, il faut à la fois augmenter le coût d'usage de la voiture, et abaisser celui du train.

La FNAUT considère donc qu'une hausse (modérée) du coût d'usage de la voiture est légitime, le produit des taxes (TICPE, péage urbain) étant affecté aux modes alternatifs. Un centime supplémentaire de TICPE sur les carburants routiers (chiffres 2018) rapporterait 520 M€ ; si seul le carburant automobile était taxé, le produit serait de 271 M€.

On peut songer, inversement, à diminuer le prix du transport collectif et, par exemple, à instaurer sa gratuité en ville. Mais la gratuité ne provoque pas de report modal et paupérise le transport collectif. Elle coûte cher (elle coûterait 60 M€ par an à Grenoble) et empêche d'investir et d'améliorer l'offre.

Cependant le prix du train est trop élevé. Le taux de TVA sur le transport public doit être abaissé au taux de 5,5 % : en Allemagne, il vient d'être abaissé de 19 % à 7 %, taux déjà en vigueur pour les trajets de moins de 50 km. Il en résultera une baisse du prix du billet d'environ 10 % : la Deutsche Bahn attend 5 millions de voyageurs supplémentaires.

Il faut corriger les effets pervers de la tarification actuelle : les modes polluants ne doivent plus être subventionnés, chaque mode doit payer ce qu'il coûte à la collectivité. Ainsi :

- l'usager de la voiture doit contribuer à l'entretien des routes (hors autoroutes, la voirie est gratuite) ;
- les transactions via les plateformes de covoiturage sont des opérations commerciales, elles doivent être taxées ;
- l'autocar doit être soumis à une écotaxe car il use les routes autant qu'un camion ;
- l'avion, surtout à bas coût, ne doit plus recevoir les larges subventions qui abaissent son coût d'usage.

Remarques sur les coûts

- Le coût marginal de la **voiture** peut sembler plus élevé pour les trajets courts que pour les trajets longs :

- la consommation est plus forte car les km parcourus à vitesse non stabilisée sont plus nombreux (redémarrage dans les bouchons et aux nombreux carrefours urbains) ;
- le taux d'occupation est plus faible (le trajet domicile-travail se fait souvent en solo ; pour les vacances, les déplacements se font en famille).

Mais le coût des trajets longs est plus élevé à cause des péages.

- Le coût marginal d'usage de la **voiture en milieu urbain** est nettement inférieur au coût du transport collectif, mais le coût complet est nettement supérieur. Pour les déplacements à longue distance, les différences avec le train sont analogues mais elles sont moins prononcées.

- Le coût marginal d'usage du **vélo** est pratiquement nul ; si le coût complet est élevé, c'est parce que le kilomètre parcouru est faible.

- Le **transport urbain** couvre le transport des villes de province (17 centimes/km en moyenne) et celui d'Ile-de-France (bus, tramway, métro, RER, Transilien) (13 centimes/km en moyenne).

- Le **TER** ne concerne donc que la province. Son coût kilométrique est nettement inférieur à celui du transport urbain car il est davantage subventionné, de plus grande capacité et parcourt des distances plus longues.

- Le **covoiturage** courte distance est plus coûteux que le covoiturage longue distance : il se pratique le plus souvent en milieu dense, là où l'usage de la voiture est le plus coûteux, les distances concernées sont plus courtes et le taux d'occupation des voitures est plus faible.

- Les **cars** concernés ici ne sont que les cars Macron ou services librement organisés (SLO) et non les cars TER. Le car « départemental » est passé sous la responsabilité des Régions en 2018. L'ARAFER suit le développement et la tarification des cars Macron avec précision, mais seulement depuis 2016.

- Le coût des **Intercités** a été déterminé avant le transfert de la plupart des Intercités aux Régions (ces trains sont devenus des TER).

- Le transport par **voie d'eau**, non étudié, est marginal en France (desserte des îles, navettes fluviales).

Une expertise difficile

Les chiffres SNCF ne distinguent pas train et car TER. La SNCF fournit par contre des chiffres séparés pour Intercités et TGV. Les services TER sont considérés dans l'expertise comme « courte distance » : le transfert aux Régions de certains Intercités n'est intervenu qu'à partir de 2019.

Les statistiques officielles donnent la circulation des ménages et celle des entreprises, d'autres les dépenses des seuls ménages.

Le taux d'occupation des voitures

La valeur du taux d'occupation des voitures illustre bien les difficultés rencontrées lors de l'expertise. Avant 2011, il était admis que le taux d'occupation des voitures était égal à 1,83 et ne variait pas au cours du temps ou avec la distance parcourue.

Mais selon l'ENTD de 2008, ce taux n'était que de 1,39. Et selon les nouveaux Comptes Transport (voir CGDD, Etudes et documents n°148, mai 2016, page 32), il était d'environ 1,8 en 1990, et de 1,60 en 2008, 1,59 en 2011 et 1,57 en 2018.

Il a donc diminué alors qu'on pouvait s'attendre à une hausse en raison du développement du covoiturage à courte et longue distances.

En fait, la motorisation continue à croître, le parc augmente plus vite que la population pour des raisons très diverses :

- l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages ;
- la poursuite de la périurbanisation (en zone périurbaine, les ménages bi-actifs ont souvent deux voitures pour pouvoir accéder à leur travail dans des directions parfois opposées et mal desservies par les transports collectifs) ;
- la baisse de la taille des ménages.

En 2013, le consultant avait utilisé les taux de 1,28 pour la courte distance et 1,74 pour la longue distance, soit 1,39 toutes distances confondues.

En 2018, il a utilisé les taux de 1,46 pour la courte distance et 1,99 pour la longue distance, soit 1,59 toutes distances confondues.

La Cour des comptes et le TER

La Cour a recensé les facteurs qui ont dégradé la fréquentation du TER au cours de la période 2012-2018, pendant laquelle l'offre a été stabilisée par les Régions : la concurrence du covoiturage et des cars Macron ; la dégradation des infrastructures, les travaux de rénovation ; la dégradation de la qualité de service de SNCF Mobilités ; les multiples grèves nationales et régionales.

Des erreurs persistantes

- La Cour reste hostile aux petites lignes, son approche est d'abord financière. Selon la CGT, « pour elle, le service public est un coût alors que c'est un investissement collectif ».

- Le coût du TER cité par la Cour (8,5 Md€/an) mélange investissements et exploitation, et comprend bizarrement le coût du régime spécial de retraite des cheminots, qui n'a rien à voir avec l'activité ferroviaire, et les coûts externes (accidents, émissions de GES et pollution de l'air par les TER diesel)... du TER, mais pas ceux que le TER permet d'éviter ! Il ne signifie donc pas grand chose, et il est un peu léger d'en déduire que le TER est plus coûteux que le taxi...

La Cour ajoute : « s'il est légitime que le contribuable paie une part des coûts des TER en raison de leur caractère de service public, le financement public paraît très élevé, surtout pour les lignes peu fréquentées ».

- La Cour ne se préoccupe pas de la dépendance automobile, de la préférence du public pour le train, de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

- Elle ne dénonce pas clairement la politique malthusienne de SNCF Mobilités, qui maintient sur les petites lignes une offre squelettique. Elle ne dit rien sur la fréquentation qui pourrait être obtenue si le TER était exploité « à la Suisse ».

- Elle préconise de remplacer les trains par des cars « à certaines heures » et de filialiser l'activité TER, ce qui risque d'aggraver la segmentation entre TER et Grandes Lignes.

- La Cour affirme que le TER diesel est plus émetteur de CO₂ que la voiture par voyageur. Mais elle oublie qu'en cas de transfert sur route, 40 % de la clientèle se reporte sur la voiture (FNAUT Infos 271). Le bilan environnemental du TER avancé par la Cour est donc faux : si on

fait un bilan, il faut prendre en compte tous les paramètres...

Les analyses superficielles de la Cour ont été utilisées avec complaisance par les adversaires du rail et reprises par les médias : « des chiffres qui font mal ; un constat consternant, impitoyable, explosif, au vitriol ; un réquisitoire ».

Une évolution encourageante

Cependant la Cour semble aujourd'hui plus attentive à la qualité de service et affirme qu'elle conditionne la fréquentation. Sa dégradation est clairement attribuée à SNCF Mobilités. La Cour souligne elle aussi le besoin de présence humaine dans les gares, SNCF Mobilités devant rechercher des solutions alternatives à la fermeture des guichets.

Elle ne préconise pas l'Exploitation systématique à Agent Seul (l'EAS est déjà en vigueur dans 75 % des TER), celle-ci devant être décidée au cas par cas (FNAUT Infos 232).

Et surtout, elle reconnaît que « fermer des lignes et gares peu fréquentées n'est pas la seule option possible : la ligne peut être gérée plus économiquement par un exploitant autre que SNCF Mobilités ».

La Cour préconise finalement le recours à la concurrence entre exploitants, comme en Allemagne ou en Suède, indispensable pour renforcer les fréquences et réduire les coûts d'exploitation (d'autres idées de la Cour sont cependant très critiquables : les suppressions d'arrêts par exemple) (FNAUT Infos 279).

La Cour se ravise donc : elle laisse entendre qu'il vaut mieux fermer les petites lignes, puis elle préconise la concurrence qui peut les revitaliser...

La fermeture est la solution de facilité : il faut examiner les petites lignes au cas par cas, sans a priori, comme le recommande finalement la Cour, et décider ensuite.

Jean Lenoir et Jean Sivardière ■

Le TER en chiffres

Environ 900 000 voyageurs par jour (hors Transilien) sont transportés par 7000 trains et 1 300 autocars sur 20 500 km de lignes périurbaines, interville ou rurales, dont 11 850 sont électrifiées et environ 9 000 km sont des petites lignes.

Seulement 29 % des lignes TER sont en bon état, le trafic est ralenti sur plus de 5 000 km de lignes, l'âge moyen des voies est d'environ 30 ans contre 17 en Allemagne.

En 2017, 9,5 % des TER étaient en retard contre 8 % en 2012 ; 27 % même étaient en retard en PACA.

La SNCF comptabilise les retards à partir de 5 min (et en pratique, à partir de 5 min... et 59 sec). Elle ne donne pas le nombre de voyageurs concernés : « le retard d'un train transportant 500 passagers n'a pas le même poids que celui d'un train n'en transportant qu'une vingtaine ».

La dépense pour le TER n'a cessé d'augmenter entre 2012 et 2018 car la SNCF ne maîtrise pas ses coûts : 8,5 Md€/an (voies, gares, matériel roulant, exploitation), dont 3,9 payés par les Régions, 2 par l'Etat, 0,7 par SNCF Réseau, 1 par les voyageurs.

Le TER est subventionné à 88 % : les voyageurs paient 25 % des coûts d'exploitation et 12 % du total exploitation + investissement.

Le coût moyen d'exploitation par v.k est de 61 centimes, la subvention à l'usager est de 15,7 centimes/v.k en Pays-de-la-Loire, de 34,2 en Normandie : un abonné bénéficierait en moyenne d'environ 12 000 € de subvention publique par an.

Le TER est bénéficiaire pour la SNCF : 231 M€ en 2017, soit 5,6 % du chiffre d'affaires. Le bénéfice varie beaucoup d'une Région à l'autre.

La fréquentation des TER est passée de 82 voyageurs par train en moyenne en 2012 à 78 en 2012, elle est souvent inférieure à 10 voyageurs par train. Selon la Cour, 285 gares « fantômes » ont été utilisées en 2016 par moins de 3 voyageurs par jour.

Le diagnostic sévère de la Cour est en partie périmé : suite au plan CAP TER 2020 lancé en 2018, la clientèle a crû de 10 %, suite à la croissance de la demande et aux efforts des Régions et de SNCF Mobilités.

Une leçon à retenir pour les « petites lignes »

La disparition puis la redécouverte du tramway

Le retour du tramway, modernisé bien sûr, dans une trentaine de villes françaises à partir des années 1980 (Nantes 1984, Grenoble 1987...) avec un succès spectaculaire, doit servir de leçon : la suppression précipitée des « petites lignes » ferroviaires est une solution de facilité dangereuse.

Le tramway a disparu de la plupart des villes françaises (à l'exception de Lille, Saint-Etienne et Marseille) dans les années 1950. Pendant ce temps, nos voisins suisses et allemands ont modernisé leurs réseaux et ont réussi à maîtriser la croissance du trafic automobile urbain.

Le retour du tramway, suscité ou appuyé par la FNAUT et ses associations locales, a été souvent contesté, mais le tramway a finalement été plébiscité par le public. Il a même été réintroduit dans des agglomérations de moins de 200 000 habitants (Le Mans, Besançon, Aubagne).

Comme l'a montré le cabinet Trans-Missions (FNAUT Infos 277), la croissance de la clientèle, sur les axes concernés, a été en moyenne de 130 % alors qu'elle n'est que de 30 à 40 % quand un bus en site banalisé est remplacé par un Bus à Haut Niveau de Service. Bien entendu, le BHNS est nécessaire sur les axes moins fréquentés.

Une série d'inaugurations

Le succès du tramway - rapide, confortable, de grande capacité - s'est encore accentué récemment avec l'ouverture de nouvelles lignes à Annemasse, Avignon, Bordeaux, Lyon, Nice, Saint-Etienne et en Ile-de-France. Des projets existent également à Angers, Nancy, Nantes, Strasbourg, Tours et en Ile-de-France.

Le tramway sur pneus a été un échec cinglant, annoncé par la FNAUT, à Nancy et Caen : ces villes sont revenues au tramway classique.

Mais l'utilité du tramway est encore incomprise (Toulon, Amiens, Nîmes) ou sous-estimée : face à la pollution urbaine et à l'évolution du climat, le tramway est une solution ambitieuse mais incontournable.

Une leçon à retenir pour les « petites lignes »

Depuis 1938, de nombreuses « petites lignes » (régionales ou même interrégionales) ont été supprimées sans tenir compte des besoins de leurs usagers quotidiens (adultes et scolaires) et des territoires, pour des raisons purement financières, et cette politique risque de s'accélérer (voir la fermeture récente de la ligne Limoges-Angoulême).

Avant de les fermer avec précipitation et massivement, comme l'a recommandé le rapport Spinetta, et de reproduire ainsi les erreurs commises à propos du tramway, il faut s'interroger sur les méthodes et les coûts d'exploitation de la SNCF, et donc faire appel à de nouveaux exploitants dans le cadre de délégations de service public.

Quand une ligne est fermée, environ 40 % des usagers reprennent la voiture (en supposant que le car de substitution offre la même fréquence et le même temps de parcours que le train...), suivant une autre expertise du cabinet Trans-Missions : le

bilan environnemental est négatif, même si le TER est à traction diesel ; la dépendance automobile des adultes est renforcée, les usagers scolaires sont pénalisés (FNAUT Infos 271). Inversement, si la ligne est exploitée « à la suisse », la fréquentation peut augmenter de bien plus de 40 % (FNAUT Infos 257).

Et une voie ferrée n'est pas seulement un moyen de transport quotidien (qui peut encaisser les pointes de trafic), c'est aussi un outil de structuration de l'urbanisation diffuse autour des gares et de maîtrise de l'accidentologie routière...

Fermer une ligne pour la rouvrir plus tard est un non-sens économique : une réouverture est un processus long, compliqué et coûteux car les normes se renforcent et l'urbanisation se développe : au final il faut 10 ans de procédures administratives et 5 M€/km pour rouvrir une ligne, au lieu de 6 mois et 1 M€/km pour la moderniser et la pérenniser pendant 40 ans...

Pour la desserte des villes moyennes et des territoires ruraux, l'urgence n'est pas le désenclavement routier ou aérien, mais la modernisation du réseau ferré et de son exploitation (polyvalence du personnel). En Allemagne, 1 200 km de voies ferrées et 300 gares ont même été rouverts depuis 1995.

Jean Sivardière ■

Une petite ligne vue par la Cour des comptes

Le traitement de la ligne Belfort-Delle par la Cour des comptes est révélateur de son état d'esprit. « Certaines opérations, telles que le Léman Express, ont pu apporter une réponse à de forts besoins de déplacements. D'autres sont beaucoup plus contestables : la Région Bourgogne-Franche-Comté et l'État ont contribué (31 M€ chacun sur 110,5) à la rénovation de la ligne Belfort-Delle, rouverte en 2018. Cette ligne est très peu fréquentée (200 voyageurs/jour), alors que son exploitation coûte 7,8 M€/an : pour chaque trajet Belfort-Delle, la subvention publique est de 107 €, soit 2,28 € par voyageur.kilomètre contre une moyenne sur les TER de 0,61 €.

Mais la Cour ne s'interroge pas sur les méthodes ubuesques d'exploitation de la ligne (FNAUT Infos 275). Quant à Michel Neugnot, vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté chargé des transports, il se contente de proposer une campagne de publicité pour attirer les voyageurs : pas un mot sur les horaires mal ficelés ou sur l'interdiction imposée aux trains en provenance de Suisse de dépasser la gare TGV de Meroux pour atteindre la gare de Belfort distante de... 7,4 km.

Le rapport Philizot



François Philizot ©FM

Après des décennies de sous-investissement, après les rapports Duron et Spinetta qui les auraient volontiers supprimées, les « petites lignes » ferroviaires refont parler d'elles sous la forme d'un « rapport Philizot » qui n'en finit pas de se cacher, preuve que c'est un dossier chaud voire explosif.

Sur ces petites lignes le problème est double :

- d'une part l'exploitation par la SNCF est souvent indigente, avec une fréquence ridicule et des horaires peu attractifs. On espère que la concurrence

permettra, comme en Allemagne, un meilleur service ;

- d'autre part l'infrastructure doit être entretenue ou renouvelée. Faute de volonté depuis des années, les Régions se trouvent acculées à financer les travaux d'urgence... et parfois SNCF Réseau décide seul la fermeture pour cause de « vétusté ».

Il resterait encore 7 à 8 Md€ à trouver sur 10 ans. Le gouvernement envisage un partage de ce « fardeau » entre les différents acteurs.

SNCF Réseau serait invité à financer à 100 % les « petites lignes qui ont tout d'une grande » : Nantes - Bordeaux, Rodez-Brive, Foix-Latour de Carol... Un savant équilibre permettrait à chaque Région d'en avoir quelques-unes, un « cadeau » de 1,5 Md€ non financé, à la charge de SNCF Réseau qui est par ailleurs ligoté de toutes parts.

Les Contrats de Plan Etat Région encadreraient le financement « des

petites lignes de moyenne importance » pour environ 4 Md€ à répartir entre Etat, Région et SNCF Réseau.

Enfin les « plus petites des petites lignes » resteraient à la charge des Régions, soit en vue de les rénover au plus simple, soit pour les reconvertir... pour 1,5 Md€.

Le 18-12-2019, l'Etat a remis aux Régions ses propositions de répartition des lignes. La répartition finale, prévue mi février sous la forme de plans d'action régionaux, serait en quelque sorte l'exutoire de ce rapport Philizot tant attendu...

Ces petites lignes ne doivent plus être gérées avec le déclin comme seule perspective, mais au contraire avec une ambition renouvelée qui sera à traduire par une meilleure desserte. Le transport de qualité n'est pas réservé aux grandes villes.

Gilles Laurent ■

Vers une réouverture de la ligne Fougères-Vitré ?



Suite à la contestation de déclassements par la FNAUT dans les années 2000, RFF (puis SNCF Réseau) évalue dorénavant le potentiel de trafic des lignes avant d'en décider la fermeture.

Dans le cas de Fougères-Vitré, RFF faisait, en 2012, une évaluation qualifiée de « très optimiste » du potentiel de trafic à 550 voyages/jour (FNAUT Infos 276). Insuffisant pour envisager une reprise du trafic ferroviaire. La FNAUT contestait cette évaluation, et indiquait que le potentiel pourrait atteindre 1 500 v/j.

RFF fit la sourde oreille et prononça la fermeture (en vue de l'aménagement d'une voie verte) aussitôt attaquée devant le Tribunal administratif de Rennes par la FNAUT. Néanmoins, ayant rencontré des élus locaux favorables au retour du train à Fougères, la FNAUT négocia avec Fougères-Agglomération et Vitré Communauté le retrait de son recours en contrepartie du lancement d'une étude par un cabinet indépendant pour évaluer sérieusement le potentiel de trafic et le coût de la remise en service et d'un aménagement réversible de la voie verte.

L'étude promise est en cours sous la responsabilité du cabinet Transsamo (filiale de Transdev). Après une analyse fine des déplacements, ledit cabinet a identifié un potentiel de trafic entre Fougères et Rennes de... 1 500 voyages/jour, soit exactement le chiffre avancé par la FNAUT 8 ans auparavant. Mieux, il considère que ce potentiel atteindra 2 500 v/j à moyen terme. La pseudo-étude de RFF est donc discréditée, et l'expertise de la FNAUT confirmée.

A ce jour, 3 scénarios restent à l'étude : la construction d'une ligne entièrement nouvelle de Fougères à Rennes défendue par le collectif « Fougères-Rennes en train » qui nous semble peu crédible pour des raisons évidentes de coût d'investissement ; la réouverture de Fougères-Vitré avec éventuel shunt de Vitré pour diminuer le temps de parcours vers Rennes, solution préconisée par la FNAUT ; et enfin un car à haut niveau de service, hypothèse sans ambition, qui ne résoud pas le problème des bouchons à Rennes pour atteindre la gare.

Xavier Braud ■

Réouverture de la ligne Beauvais - Le Tréport

Ou comment déguster les voyageurs de reprendre le train !

La réouverture de la ligne Beauvais-Abancourt-Le Tréport (104 km) était attendue pour le 15 décembre 2019, après une interruption du trafic pendant 18 mois pour rénovation.

Quelques jours avant cette date, le site du TER n'affichant pas les horaires, le comité de sauvegarde de la ligne s'adresse à la SNCF et la Région pour obtenir des informations. La réouverture est reportée au 22 décembre, puis au 3 janvier, puis au 6 janvier, puis au 3 février puis au 8 février... Pour la section Beauvais-Abancourt seulement ! A chaque fois les horaires sont communiqués au dernier moment. Pour la branche Abancourt - Le Tréport, il faudra patienter encore quelques semaines.

Le comité avait préparé des banderoles pour accueillir dignement le 1er train prévu le lundi matin 3 février. Mais le samedi soir, il apprend qu'il n'y a plus de billet TER disponible sur le site, et que le train est remplacé par un car. Le dimanche soir, il apprend que la réouverture est reportée au samedi suivant.

La SNCF le confirme l'avant-veille mais précise que le train de 7h41 ne pourra circuler faute de conducteur formé, alors que les billets avaient déjà été vendus... au prix de 9,90 € pour 50 km. Oublié, le « petit prix » de 5 € prévu initialement. Inutile de préciser que, dans le premier train, hormis les membres du comité et leurs banderoles, il y avait moins de 10 voyageurs.

Les retards successifs à la réouverture, raillés dans la presse locale, seraient dûs à des malfaçons des entreprises sous-traitantes. Soit, mais qu'a fait la SNCF pendant ces 18 mois ? Aucun suivi de chantier ?

Si le comité, association reconnue, a du mal à obtenir des informations, on se doute que, pour les voyageurs, c'est le parcours du combattant. On se demande si le but de la SNCF est vraiment de remplir ses trains, d'autant plus que la nouvelle grille horaire n'est pas enthousiasmante...

Pendant ce temps, la réouverture de l'autre branche Abbeville - Le Tréport est toujours en attente d'une décision de SNCF Réseau...

Brigitte Troquet



La SNCF considère (mal) ses clients titulaires de la carte Liberté

Les grèves se succèdent et pénalisent à chaque fois les usagers fréquents ou occasionnels. Durant un mois, les titulaires d'une carte Avantage Liberté (399 € par an) ont eu de grandes difficultés pour se déplacer. Lors de la grève précédente, les abonnés Liberté avaient obtenu la prolongation de la validité de leur abonnement d'une durée équivalente de la durée de la grève (1 mois soit une ristourne de 33,25 €).

En 2020, la SNCF a proposé à un usager normand un code Avantage utilisable dans un délai très court, avant le 9 mars, et non utilisable sur TER.

« [...] Malgré tous nos moyens mis en œuvre pour que vous puissiez vous organiser au mieux, la grève a pénalisé vos déplacements.

Afin de vous remercier de votre patience et conserver votre confiance, nous vous avons réservé une attention particulière : une réduction de 40 % sur votre prochain trajet, cumulable avec votre carte Liberté »

Même en faisant un trajet Lille-Marseille, on n'atteint pas les 33,25 € de dégrèvement !

La SNCF (Mme Rachel Picard qui signe le courrier ?) prend ses clients fidèles pour des pigeons... voyageurs !

Daniel Grébouval, président de la FNAUT Normandie

Une grève très éprouvante pour les usagers franciliens

Après un mois de décembre éprouvant, les usagers des transports publics d'Île-de-France ont vécu des premières semaines de janvier encore très difficiles, avec la poursuite de la grève. SNCF, RATP et IDF Mobilités se sont engagés à rembourser le mois de décembre à l'ensemble des usagers abonnés d'Île-de-France après le terrible mois que nous avons subi. Nous avons salué cette mesure : elle ne remboursera

qu'une partie des multiples surcoûts que cette grève a occasionnés à tant de Franciliens, mais elle reflète bien le principe selon lequel le service ne doit pas être payé lorsqu'il n'est pas ou trop peu réalisé.

Même si nous regrettons qu'il faille s'inscrire sur un site web (qui a été saturé lors de son ouverture le 31 janvier et qui présentait plusieurs bugs), le montant du remboursement et l'assiette d'usagers concernés correspondent à ce que nous demandions.

Cependant, en janvier, la situation est restée compliquée sur certaines lignes, parfois jusqu'au 25 janvier (ligne 13 du métro). Ainsi, nous constatons que RATP et SNCF n'ont pas effectué le service minimum indiqué dans le contrat qui les lie à l'autorité organisatrice, et ce à de nombreuses reprises depuis le 1^{er} janvier. Nous avons donc demandé avec d'autres associations un complément de dédommagement pour janvier. Si la RATP a rejeté cette hypothèse, IDF Mobilités nous a indiqué début février que cette question était à l'étude.

Marc Pélissier, président de l'AUT-FNAUT Ile-de-France

Brèves

Bien dit

Benoît Tessier, SUD Rail : « nous sommes les seuls en Europe à être dans une spirale permanente de régression du réseau capillaire. [...] Même les pays que nous prenions pour des rigolos il y a vingt ans, comme l'Italie, nous surpassent désormais par leur dynamisme ».

Nouveaux sigles

LDFT : lignes de desserte fine du territoire. Synonymes : petites lignes, lignes dites secondaires, UIC 7 à 9.

PLOUC : Population Locale Obligée d'Utiliser des Cars, sigle introduit par le collectif de défense de l'étoile ferroviaire de Veynes.

Le rail en Grande-Bretagne

Souvent décrié, mais mal connu

Gare de Paddington à Londres ©wikipedia

Périodiquement, le rail britannique est cité en exemple à ne pas suivre : « un échec cinglant », selon Loïc Le Floch-Prigent, ancien président de la SNCF. Aussi nous revenons sur son évolution depuis sa première réforme en 1996 (voir aussi FNAUT Infos 155 et 232).

Une réforme originale

Contrairement à ce qui est souvent affirmé, le réseau britannique n'a pas été privatisé lors de cette réforme.

Le gestionnaire de l'infrastructure, Network Rail, créé en 2002, est une société privée sans but lucratif propriétaire du réseau ferroviaire. Il est détenu par le ministère des Transports, et lui est lié par un contrat d'objectifs et de performance, sous le contrôle scrupuleux du régulateur ORR (Office of Rail and Road). Les infrastructures, y compris les gares, restent donc dans le domaine public.

Network Rail a succédé à Railtrack, créé et introduit en Bourse en 1996 lors de la réforme ferroviaire. Devant les difficultés inhérentes au mauvais état du réseau, à son niveau d'endettement et à la viabilité discutable d'une gestion purement privée du monopole naturel que constitue l'infrastructure ferroviaire, Railtrack a été placé sous contrôle public en octobre 2001 et ses actifs transférés à Network Rail.

Network Rail, en dehors de la gestion des infrastructures (développement et entretien), assure aussi l'attribution des sillons aux différents opérateurs et la gestion du trafic.

Les 20 plus grandes gares britanniques sont gérées directement par Network Rail, la gestion des autres étant déléguée à l'opérateur unique ou principal les desservant.

Autre caractéristique forte de la réforme de 1996 (jamais dupliquée ailleurs en Europe) : elle a programmé la mort du monopole public national d'exploitation du réseau, British Rail, interdit de concourir aux appels d'offres des franchises, et qui a donc disparu en 2002.

Investissements

Le coût d'entretien du réseau, qui a augmenté dans un premier temps, a correspondu à un volume considérable d'investissements dans les infrastructures, dans lesquelles aucun gouvernement, travailliste

ou conservateur, n'avait investi depuis la fin de la 2^e Guerre Mondiale.

Cette coûteuse et nécessaire remise à niveau a été un objectif, et une priorité, dès le début de la réforme ferroviaire. Elle se poursuit encore. Les quelques accidents intervenus voici une vingtaine d'années n'ont d'ailleurs eu pas d'autre cause que cette infrastructure et ses équipements obsolètes et mal entretenus. Selon les statistiques de l'UIC, le réseau britannique est aujourd'hui le second en Europe en matière de sécurité.

Le secteur privé

Ce qui est privé dans le système ferroviaire britannique, ce sont les compagnies ferroviaires, environ une vingtaine, qui exploitent autant de franchises. Les entreprises sont sélectionnées par le Ministère des Transports après appels d'offres assortis de spécifications précises de service public (un système assimilable à la délégation de service public (DSP) à la française, utilisée en transport urbain et départemental).

Le secteur privé comprend aussi les sociétés de location de matériel roulant (« rolling stock companies »), qui le font fabriquer (sur spécification des exploitants) et le louent ensuite aux opérateurs pour la durée du contrat de franchise.

Ce système a permis de renouveler en une quinzaine d'années la quasi-totalité du matériel roulant britannique, dont certains modèles dataient des années 50 (notamment les « slam door trains », ou trains à portières - une par compartiment - pour les services de banlieue, qui ne possèdent aucune résistance à l'écrasement en cas d'accident, et encore en service dans les années 90).

La qualité de service

Des suivis réguliers et fréquents montrent un taux de satisfaction des voyageurs qui tourne autour de 80%.

Le coût élevé des billets est une tradition anglaise, relevant d'un choix politique et bien antérieure à la réforme de 1996, une caractéristique aussi des transports urbains et régionaux. La contrepartie en est une organisation représentative puissante des intérêts des voyageurs, considérés comme des clients et traités comme tels, et incluse dans les compétences du régulateur ORR. Plusieurs associations (TravelWatch, Transport Focus...) sont dotées des moyens financiers correspondant au rôle qui leur est dévolu.

Les droits des voyageurs sont autrement plus développés que ne l'exige la réglementation européenne. A titre d'exemple, tout retard supérieur à 15 min est automatiquement compensé financièrement par la compagnie ferroviaire (« Delay Repay ») pour les grandes lignes comme pour la banlieue de Londres.

Les exploitants sont suivis par l'autorité ferroviaire à travers une batterie de critères de qualité nombreux et coûteux en cas de non-respect, et publiés régulièrement par les médias (c'est le principe du « Name and shame »).

La fréquentation du réseau

Le trafic (en millions de voyageurs ou en millions de tonnes par an) :

- en 1996, lors de la réforme ferroviaire, 761 millions de voyageurs ;
- en 2003, 975 ; en 2013, 1 502 ;
- En 2018, 1 759 millions (soit une multiplication par 2,3 depuis 1996).

Le trafic de fret (hors charbon) a lui aussi nettement augmenté :

- en 1993, 55 millions de tonnes ;
- en 2000, 60 ; en 2016 : 70.

Conclusion

Le système britannique n'est pas par fait à 100% (ainsi la fragilité de certaines concessions, reprises en gestion publique pour une durée déterminée jusqu'au choix d'un nouvel exploitant, le coût prohibitif pour soumissionner à un appel d'offres...). Mais il mérite mieux que la commiseration qui est de règle lorsqu'on l'évoque en Europe continentale.

Michel Quidort, président de la FEV ■

Renationalisation ?



Selon les Echos, le Premier ministre britannique Boris Johnson va « renationaliser » la franchise Northern Rail exploitée par Arriva, filiale de la Deutsche Bahn, en raison de sa très mauvaise qualité de service.

En réalité, il ne s'agit pas d'une « renationalisation », mais d'une situation transitoire, prévue par la loi, le temps de relancer un appel d'offres. Une solution inenvisageable quand un opérateur public type SNCF est en situation de monopole et reste en place quelles que soient ses performances ou éventuelles défaillances.

Plusieurs raisons à cette décision :

- Northern Rail est une franchise volumineuse et complexe : 108 millions de voyageurs par an, 2 800 services quotidiens, 528 gares.

- Les difficultés rencontrées par l'opérateur sont, selon le Secrétaire aux Transports, pour la plupart liées à l'infrastructure, détenue et gérée par Network Rail, organisme public. Un accord passé entre l'Etat et Network Rail pour améliorer l'infrastructure n'a pas été suivi des investissements nécessaires, retardés pour raisons budgétaires.

- Par ailleurs, la livraison de nouveaux trains commandés à l'entreprise espagnole CAF a pris un an de retard, et les améliorations prévues ont été repoussées d'autant.

Dans ces conditions, l'exploitant Arriva a reconnu lui-même qu'il ne pouvait pas remplir ses obligations.

En attendant, Northern Rail est repris par un opérateur public parachuté pour gérer temporairement Northern Rail, Directly Operated Railways, qui emploie principalement des cheminots retraités pouvant reprendre l'activité à bref délai.

Un cas similaire s'est produit plusieurs fois en Allemagne où Keolis, filiale SNCF, s'est ainsi vu récemment annuler une franchise.

Une renationalisation globale des franchises britanniques semble exclue. La solution la plus probable serait plutôt une

redéfinition des franchises, qui seraient centrées sur les grandes agglomérations.

Ces dernières contractualiseraient avec les opérateurs - un schéma retenu dès 1995 pour la région capitale avec la création de l'autorité Transport for London, en lieu et place de franchises trop importantes.

Michel Quidort

Conférence annuelle de la FEV

La prochaine conférence annuelle de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV ou EPF, European passengers' Federation) aura lieu les 5 et 6 juin à Strasbourg.

Elle est organisée avec le concours de la FNAUT Grand Est. Elle sera consacrée principalement aux lignes ferroviaires et routières transfrontalières.

Parmi les orateurs invités : la Commission européenne, la Cour des comptes européenne, le Groupe des régulateurs indépendants, des compagnies ferroviaires (DB, Thalys, Flix-Train...) et des autorités organisatrices de transport (Strasbourg Eurométropole, Land de Rhénanie-Palatinat...).

Le coin du cycliste

Le succès du Congrès de la FUB à Bordeaux

Plus de 500 personnes étaient au rendez-vous, un véritable succès ! Cette journée a été riche en échanges et retours d'expériences. La cérémonie de remise de prix du baromètre Parlons vélo des villes cyclables a été très médiatisée.

La journée d'études « Système vélo : du local au global » a fait le plein : le vélo seul n'est rien, il lui faut un écosystème favorable incluant la voirie, les stationnements, l'intermodalité et les services, voire un urbanisme à taille humaine...

Les bons résultats du Baromètre « Parlons Vélo »

Près de 185 000 réponses ont été enregistrées, soit +63 % par rapport à

l'édition 2017. Le baromètre devient ainsi l'enquête de ce type la plus massive dans le monde. Cela montre que les citoyens souhaitent un débat sérieux sur la solution vélo-déplacement, partout en France.

L'édition 2019 fournit des données très précises sur la cyclabilité de 768 villes de France (ayant eu plus de 50 avis). La participation explose aussi en dehors des métropoles, sur des villes moyennes ou en milieu rural.

Nouveauté de cette édition, le module cartographique permettait à chaque répondant d'indiquer les trois endroits ressentis les plus dangereux à vélo dans sa pratique personnelle (« points noirs »). Ainsi, ce sont plus de 400 000 points noirs qui ont été répertoriés.

Seules 43 villes sur les 768 classées ont obtenu une note supérieure à la moyenne ! 40 % des répondants esti-

ment néanmoins que les conditions de circulation à vélo dans leur ville sont en amélioration, surtout dans les grandes métropoles.

Elections municipales et vélo

Les élections municipales de mars 2020 constituent une chance exceptionnelle pour se saisir au niveau local de ces résultats et du plan national vélo. La mise en oeuvre d'un véritable « système vélo » concerne tous les niveaux : Etat, Régions, collectivités locales, employeurs, société civile.

De fait le développement du vélo est bien présent dans la plupart des programmes : pour reprendre les propos d'une tête de liste lilloise, « Quelle que soit la liste qui gagne c'est l'écologie (et le vélo) qui gagneront ! »

Gilles Laurent



Bien des voyageurs déplorent la quasi-disparition des trains de nuit en France, qui n'a rien d'inéluctable : le succès des trains de nuit exploités par les autrichiens le démontre (FNAUT Infos 272, 273, 278).

La FNAUT souhaite une relance des trains de nuit. Elle lance un questionnaire afin de mieux connaître les besoins des voyageurs et de pouvoir faire des propositions réalistes.

Les atouts du train de nuit

Le train de nuit reste un complément de l'offre ferroviaire de jour. Il permet une arrivée matinale à destination et l'économie d'une nuit d'hôtel, ainsi qu'un gain de temps appréciable lors de déplacements de courte durée : voyages personnels, tourisme, vacances d'hiver ou d'été.

D'autre part, il peut constituer une alternative à l'avion et à d'autres modes de transport moins respectueux de l'environnement (voiture, covoiturage à longue distance, autocar Macron).

Quelle utilisation ?

La FNAUT souhaite savoir à quelles occasions les voyageurs veulent pouvoir utiliser un train de nuit : déplacement professionnel ou personnel (visites familiales, vacances, tourisme), en semaine ou en week-end, sur un itinéraire national ou international ?

Quelle offre ?

La FNAUT souhaite recueillir également l'avis des voyageurs sur les niveaux de services envisageables dans un train de nuit : sièges inclinables ; couchettes (4 ou 6 personnes par compartiment) ; voitures-lits (2 lits ou un seul par cabine).

Le questionnaire de la FNAUT porte également sur l'horaire du train de nuit, le confort, l'accessibilité, la sécurité, la

propreté, les services offerts à bord (restauration, accès à internet, transport des bagages, douches, toilettes), le service auto-train, la tarification, enfin les motivations du choix des voyageurs entre avion et train de nuit.

Le questionnaire est disponible en ligne à l'adresse suivante :

<https://tinyurl.com/v5gzzqz>

La FNAUT invite les voyageurs, utilisateurs ou non des rares trains de nuit qui ont survécu, à répondre à ce questionnaire et à le diffuser à leur entourage.

Congrès de la FNAUT

Le 22^e congrès de la FNAUT aura lieu à Annecy du 2 au 4 octobre 2020.

Parmi les invités ayant confirmé leur participation, Jean-Luc Rigaut, maire d'Annecy, Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF, le directeur des CFF pour la Suisse romande et le directeur des Transports Publics de Genève.

Nomination de Marc Debrincat



Marc Debrincat a été nommé délégué général de la FNAUT.

Juriste spécialisé en droit de la consommation, il a été recruté par la FNAUT en 1991 pour le traitement juridique des litiges des voyageurs, à raison de quelques heures par semaine. Peu à peu, il a aussi pris en charge la gestion des dossiers administratifs lourds que sont l'agrément consommation et les subventions, ainsi que les recrutements de personnel, en relation avec le Bureau National. Marc Debrincat a été par ailleurs un représentant (bénévole), très compétent et actif, des voyageurs au Conseil d'Administration de SNCF

puis de SNCF Mobilités jusqu'à la suppression de ce poste fin 2019.

L'amélioration de la situation financière, sous l'impulsion de Bruno Gazeau, actuel président de la FNAUT, a permis de lui confier la mission de délégué général depuis le début de l'année 2020.

Il sera responsable du personnel salarié (service juridique, communication, secrétariat). Il continuera à gérer les dossiers administratifs et à contribuer aux études de la FNAUT.

Question à Marc Debrincat : quels sont vos objectifs en tant que délégué général ?

En plus du rôle de directeur administratif de la FNAUT, j'ai l'objectif, essentiel, de contribuer aux études élaborées par la FNAUT. La réalisation des études est notre principale source de financement, le côté parfois fastidieux de l'exercice est contrebalancé par la satisfaction d'avoir creusé un sujet, de valoriser l'expertise de la FNAUT et d'exprimer nos attentes.

C'est l'occasion de mobiliser toutes les compétences de la FNAUT et de faire travailler ensemble militants, experts, stagiaires et salariés de l'équipe permanente.

Je serai évidemment toujours impliqué dans le soutien aux FNAUT régionales et aux associations de la FNAUT et, d'un point de vue plus général, à la défense des usagers. Enfin, j'ai toujours beaucoup de plaisir à participer à l'illustration des publications de la FNAUT par des photos ferroviaires !

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM)
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°281 - 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>

Un plan « rail-climat »

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

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

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

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

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

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

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Des réouvertures de lignes ferroviaires sont justifiées mais mal réalisées



Ligne ferroviaire Cannes-Grasse ©Florian Pépellin

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

Sommaire

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

Des réouvertures justifiées, des ratages, des causes bien identifiées

© Florian Pépellin

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

Les 4 réouvertures « Fiterman »

Les lignes rouvertes en 1982 :

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

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

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

Les réouvertures récentes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les leçons à tirer

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

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

Les bons exemples

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

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

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

Les petites lignes ferroviaires en Allemagne

Un fort potentiel, des succès spectaculaires



© Silesia711

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

Le Schönbuchbahn

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

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

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

La RBE

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

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

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

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

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

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

En Rhénanie-Palatinat

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

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

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

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

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

Une volonté politique déterminante

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

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

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

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

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

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

La concurrence entre opérateurs ferroviaires

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

Les services publics

« la concurrence pour le marché »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les services commerciaux

« la concurrence sur le marché »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Suite page 5

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

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

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

Michel Quidort ■



Assez de fermetures : d'autres solutions existent

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

Des Régions mal préparées

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

Réduire le coût des travaux, c'est possible

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

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

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

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

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

Brèves

BIEN DIT

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

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

Propos archaïques

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

Des politiques éloignées de la population

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

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

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

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

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

Des contrats vertueux

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

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

Et le gestionnaire de l'infrastructure ?

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

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

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

d'infrastructure dans la qualité du service fourni.

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

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

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

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

Michel Quidort ■

Les fermetures de lignes pour travaux : un fléau

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

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

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

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

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

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

Claude Jullien, Jacques Ottaviani,
Dominique Romann ■

RER ou tramway ?

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

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

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

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

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



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

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

Daniel Grébouval, FNAUT Normandie et Gilles Laurent, UVN

Petites lignes et densité

Le trafic en 2016

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

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

La densité du territoire desservi

Si on prend comme base 100 la densité de population et d'emplois moyenne de la France (120 habitants et 50 emplois par km²) :

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

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

Les petites lignes peu circulées

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

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

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

Le rapport Philizot sur les « petites lignes »

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

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

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

Cette démarche de régionalisation des infrastructures est justifiée après le succès

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

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

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

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

©CMD

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

Canicules

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

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

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

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

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

Sécheresses

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

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

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

Éboulements

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

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

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

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

Inondations

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

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

Jean Sivardière ■



Les Alpes, le climat et le Lyon-Turin

Une visite sans conséquence

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les ONG négligent des réalités réglementaires, physiques et économiques incontournables

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

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

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

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

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

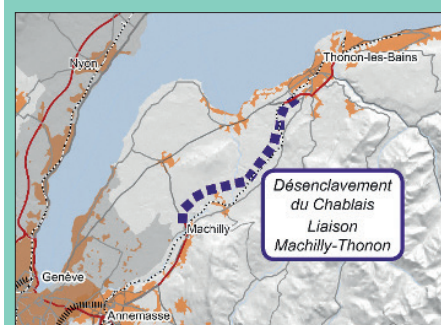
- Les ONG trompent l'opinion en affirmant que le coût du Lyon-Turin est de 26 Md€, en réalité 18 Md€. L'Union Européenne en cofinancera la moitié,

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

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

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

L'autoroute A 412



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

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

Les sénateurs et l'avion

Aéroport de Lorient ©Nuiteux731

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

« Assignés à résidence »

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

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

Des LAT déficitaires

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

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

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

Danseuses

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

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

L'exemple de la Bretagne

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

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

Quelques chiffres

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aéroports

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

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

Mais le prolongement du terminal 2 de **l'aéroport de Nice Côte d'Azur** (75 M€) pour recevoir davantage de passagers, soutenu par la ville de Nice et le gouvernement, a été validé par le tribunal administratif de Nice : selon le tribunal, le projet respecte les règlements relatifs aux émissions de CO₂, à la biodiversité et à la santé publique ; le recours déposé par FNE a été rejeté. Le trafic de l'aéroport pourrait passer de 14 millions de passagers en 2019 (+ 4,6 % par rapport à 2018) à 21 millions en 2030.

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

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

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

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

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

2 x 2 voies et autoroutes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La RN 141 Limoges-Angoulême est un maillon de la Route Centre Europe Atlantique (15 000 véhicules/jour). Sa mise à 2 x 2 voies est pilotée par la DREAL : « les usagers gagneront 15 min ; compte-tenu des camions, environ 1 500/jour, ce sera un vrai confort pour les automobilistes ». Depuis 2017, 600 000 m³ de terrain (2 fois le volume de la pyramide de Khéops) ont été déblayés ou remblayés entre Roumazières et Exideuil (12 km).

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

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

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

Contournements

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

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

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

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



Château de Beynac ©Chensiyuan

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

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

« Petits » travaux

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

Beynac est un village touristique situé dans la vallée de la Dordogne (sa forteresse date du 12^{ème} siècle).

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

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

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

Selon Germinal Peiro, président du Conseil départemental et fervent partisan

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

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

Les actes du colloque sur les villes moyennes

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

Le congrès de la FNAUT

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

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM)
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°282 - ISSN : 0983-172 X
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé
Abonnement papier 1 an (10 numéros) : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre
Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : <https://www.fnaut.fr>

Et le train sifflera 3 fois...

Le train grognait de ne pouvoir circuler, confiné dans ses dépôts et voilà qu'en ce 11 mai, il peut siffler une première fois en se lançant à l'assaut du réseau ferré pour desservir haltes et gares.

Trop longtemps contenu, il veut afficher sa qualité de service revenue et siffle en arrivant à l'heure à sa destination.

Revenant peu à peu à son niveau nominal, le train se tient prêt à prendre la route des vacances et à parcourir la France pour le plus grand plaisir des usagers et des touristes.

TGV Atlantique ou Cévenol, train de Normandie ou train des Alpes, chacun dessert un bout de France, et siffle à nouveau.

Mais viendra septembre, heure de vérité pour le déconfinement total et l'entrée dans le monde d'après. On ne veut pas du retour au tout voiture, de la pollution d'avant qui génère tant de maladies respiratoires, on ne veut ni ne peut retrouver les thromboses urbaines et leurs kilomètres de bouchons qui nuisent à l'économie et aux citoyens.

Revisiter les mobilités pour les adapter aux exigences climatiques et sanitaires est le défi du monde d'après, et l'exigence d'aujourd'hui.

La FNAUT demande un grand plan de sauvetage d'abord, de relance ensuite, du ferroviaire, grandes lignes et petites lignes, des TGV et intercitys, fret et train de nuit, pour en faire l'épine dorsale des mobilités que viennent compléter les transports collectifs routiers et les modes actifs, chacun dans leur domaine de pertinence.

C'est au prix de cette complémentarité des modes, de cette équité au regard de leurs externalités, qu'il sera possible de répondre aux besoins de mobilité de chacun, de rendre les villes plus sereines, de s'inscrire dans la perspective de l'accord de Paris. Alors le train sifflera pour la troisième fois..

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Du confinement au déconfinement

Les préconisations de la FNAUT



Ligne du Cévenol ©MD

Depuis le début de la crise sanitaire qui a impacté directement les transports, la FNAUT a accompagné et défendu les usagers. Les fédérations régionales et les associations locales sont intervenues pour améliorer l'offre de transport des salarié-e-s des différents secteurs (santé, commerce, nettoyage, logistique), qui assurent à la population les services essentiels. Elles se mobilisent pour que le déconfinement et la relance des transports riment avec sécurité et fiabilité. Dans ce numéro figurent les analyses et les préconisations de la FNAUT afin que la mobilité collective et les modes actifs soient la bonne réponse à une crise qui va perdurer et qui ne doit en aucun cas signifier un retour massif à la voiture et à ses conséquences dramatiques sur le changement climatique.

Sommaire

Dossier - Covid-19 : quelle relance des transports publics ?	2
La FNAUT répond à Jean-Baptiste Djebbari : non à l'austérité ferroviaire !	3
Lettre au Président de la République pour la relance du service ferroviaire	4
Les atouts variés du train	5
Vélo - L'urbanisme tactique contre le confinement punitif ?	6
Un plan vélo post-confinement	7
Covid-19 : le respect des droits des voyageurs ne doit pas être une option !	8
Europe - Comment faire pour que les Européens abandonnent leur voiture ?	9
Position de la FNAUT sur le transport aérien	10-11
Le livre noir de la SNCF. Vie de la FNAUT	12

Covid-19 : quelle relance des transports publics pour éviter un retour au tout voiture ?

©MD

La FNAUT précise les conditions qui lui semblent nécessaires à une relance des transports publics et à la reprise des activités. Un retour au tout-voiture serait catastrophique.

A court terme : étaler le retour des usagers des transports publics

On peut encourager la poursuite du télétravail ; étaler les heures de pointe en décalant les horaires des entreprises, administrations, crèches et établissements scolaires ; favoriser l'usage du vélo et de la marche pour les trajets courts par des aménagements de la voirie, et désaturer ainsi les transports publics.

Une priorité : assurer la sécurité sanitaire

Les voyageurs doivent être rassurés et pouvoir réutiliser les transports urbains, routiers et ferroviaires sans crainte d'une contamination par le Covid-19, ce qui suppose une régulation des accès pour faire respecter la distanciation physique, des distributeurs de gel hydro-alcoolique, une désinfection très fréquente des véhicules. Le port obligatoire d'un masque est nécessaire.

L'offre doit précéder la demande du public

Les voyageurs étant souvent captifs du transport public, et leur nombre par véhicule diminuant pour éviter leur entassement, la fréquence et l'amplitude horaire des services devront être fortement accrues et des véhicules de grande capacité introduits : bus articulés, trains longs. Plus que jamais, l'offre doit précéder la demande pour faire revenir les usagers et éviter ainsi un retour massif à l'usage de la voiture.

Des choix favorables au transport public devront être faits

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont aujourd'hui

affaiblies financièrement par la baisse des recettes. De plus, une baisse significative du versement mobilité des entreprises est à craindre, l'Etat doit la compenser.

Mais les collectivités locales peuvent faire des économies grâce à une politique plus rationnelle :

- la productivité du transport public peut être améliorée, la vitesse des bus et des tramways peut être augmentée par des aménagements de voirie (couloirs bus, priorités aux carrefours, stations apaisées) ;
- des investissements de faible rentabilité ou contestables sur le plan environnemental (bus électriques) peuvent être abandonnés ou reportés en retournant à des techniques simples et éprouvées (trolleybus) ;
- la gratuité des transports urbains, adoptée dans une trentaine d'agglomérations, peut être abandonnée au profit d'une tarification solidaire ; priver le transport public de ressources financières n'est pas d'actualité ;
- les travaux routiers et les constructions de parkings, ruineux et contre-productifs (plus on en fait, plus il faut en faire, car ils engendrent des trafics nouveaux), peuvent être abandonnés ou reportés eux aussi ;
- enfin l'affectation des recettes de stationnement aux transports publics et l'introduction du péage urbain peuvent fournir aux AOM des moyens financiers nouveaux, ainsi que l'abaissement par l'Etat du taux de la TVA appliquée aux transports publics de 10 % à 5,5 % (un taux autorisé par la Commission européenne).

Un retour massif à la voiture serait catastrophique pour la sécurité routière, l'économie, les budgets publics, la santé et le cadre de vie ; il entraverait la lutte urgente contre le réchauffement climatique.

Cette menace justifie une intervention énergique de l'Etat pour soutenir les transports publics, financée par une hausse des taxes sur les carburants que facilitera la forte baisse du prix du pétrole : les bénéfices de cette baisse doivent être partagés entre automobilistes et usagers des transports publics.

Forum

La crise a déstabilisé financièrement les autorités organisatrices. Il serait souhaitable que le taux du versement mobilité des grandes entreprises soit augmenté, à commencer par celles qui ont continué à verser des dividendes à leurs actionnaires. Les assureurs peuvent eux aussi aider le redémarrage des transports publics : le nombre des accidents de la route a diminué de 75 % depuis le début du confinement ; ce serait d'ailleurs leur intérêt car les transports publics évitent un retour massif à l'usage de la voiture, donc bien des accidents.

Isabelle Le Roux-Meunier,
présidente de l'AUTIV (Rennes) ■

Les usagers des transports doivent être rassurés pour retrouver un usage habituel et confiant des transports collectifs. Parmi les mesures nécessaires, citons la montée autorisée par toutes les portes des bus sauf la porte avant pour éviter les contacts avec le personnel de conduite. En période de confinement, l'offre urbaine a été réduite la plupart du temps à 30 % ou 40 % de l'offre nominale : lors du déconfinement, un retour à l'offre nominale (prévue dans les contrats de service public) est impératif afin que la distanciation physique puisse être respectée (toutes les entreprises, collèges et lycées ne reprenant pas immédiatement et les universités ne reprenant qu'à l'automne).

Alain Richner, pilote du réseau
Mobilité urbaine de la FNAUT ■

Avenir du ferroviaire

échanges entre Jean-Baptiste Djebbari et la FNAUT

©MD

Suite au communiqué de presse de la FNAUT dénonçant la proposition du secrétaire d'Etat aux transports, de « reporter des travaux ferroviaires » en raison des pertes de recettes subies par la SNCF lors du mouvement social et du confinement qui a suivi, Jean-Baptiste Djebbari vient d'adresser au Président de la FNAUT une lettre de réponse.

Des points positifs

Nous lisons avec satisfaction qu'il n'y a « aucun projet de report de travaux ferroviaires du fait des pertes de recettes et qu'il n'a pas été demandé à la SNCF de remettre à plus tard le moindre investissement pour ce motif »

Le secrétaire d'Etat est convaincu que le rail continuera de jouer un rôle central dans les mobilités et que « les priorités stratégiques d'investissement ferroviaire n'ont pas changé, elles portent sur la sécurité, les petites lignes, la relance du fret »

Si nous sommes rassurés par cette affirmation, en particulier en ce qui concerne les « petites lignes » nous notons cependant avec inquiétude que « la trajectoire ferroviaire de la SNCF doit tenir compte de la réalité de la crise qui engendre des pertes financières pour tous les opérateurs de transport » et que « de fortes incertitudes demeurent sur l'avenir ».

C'est pourquoi la FNAUT tient à préciser ses positions sur l'avenir du ferroviaire au regard des soutiens accordés aux secteurs de l'aérien et de l'automobile.

Une inégalité de traitement incompréhensible

Il est normal, en période de crise, que l'Etat aide les secteurs en difficulté, par exemple le transport aérien (Air France-KLM demande 10 milliards d'euros) ou l'industrie automobile, il est incompréhensible que le transport ferroviaire soit exclu de son intervention. Pourquoi cette inégalité de traitement contraire à toute logique ? Pourquoi réserver l'austérité au rail ? Pourquoi le rail devrait-il seul supporter les conséquences du confinement ?

« L'équilibre économique » que doit atteindre la SNCF ne signifie rien, alors qu'inversement, tous les coûts externes de l'avion, du camion et de la voiture ne sont pas pris en compte.

Priorité à la lutte contre le réchauffement climatique

Les aides de l'Union Européenne, de l'Etat et des Régions doivent être attribuées prioritairement aux modes compatibles avec un avenir soutenable, elles répondront ainsi aux aspirations du public.

L'Etat doit réorienter les investissements vers le transport collectif. Un programme ambitieux doit concerner toutes les composantes de l'offre : RER métropolitains, tramways, bus en site propre ; autocars régionaux ; lignes ferroviaires régionales et transversales, LGV, Lyon-Turin et transport du fret.

Des choix sont indispensables

- Tous les travaux routiers, le plus souvent contre-productifs (plus on en fait, plus il faut en faire, car chaque investissement engendre un trafic nouveau), doivent être réexaminés, voire abandonnés.

- Le soutien au transport aérien doit être conditionné à une réduction rapide de son impact climatique, au report des

travaux aéroportuaires et à la disparition des aides fiscales dont il bénéficie.

Des actes concrets sont attendus

Le changement annoncé par le gouvernement doit se traduire en actes concrets. Qu'il s'agisse du climat, des économies d'énergie, de la réduction des nuisances routières et aériennes, de l'aménagement du territoire ou de l'impact économique des transports publics, il est urgent de donner la priorité aux investissements de transport collectif qui bénéficient au plus grand nombre et respectent l'environnement.

L'intérêt général doit primer

Les critères de choix des investissements doivent être revus en intégrant plus fortement la nécessité de réduire l'empreinte environnementale des transports, une contrainte par ailleurs source d'emplois nouveaux.

Les demandes de la FNAUT rejoignent les préoccupations de la Convention Citoyenne pour le Climat et d'une part croissante de l'opinion, de plus en plus inquiète du réchauffement climatique. Un changement de cap de la politique des transports est indispensable, il ne peut plus être ignoré.

2021, « Année Européenne du Rail »

La Commission européenne a proposé de faire de 2021 l'Année Européenne du Rail pour insister sur les avantages du chemin de fer au bénéfice de la population, de l'économie et de l'environnement. L'objectif de cette opération est d'encourager et d'aider les Etats-membres et des autorités régionales et locales qui souhaitent développer la part modale du trafic ferroviaire de voyageurs comme de fret. 2021 verra ainsi se développer plusieurs campagnes et initiatives pour promouvoir le rail comme moyen de transport durable, novateur et sûr. Le projet législatif déposé par la Commission va suivre le processus habituel de la codécision avec une première lecture par le Parlement et par le Conseil des ministres.

Pourquoi 2021 ? Pour plusieurs raisons. Le rôle essentiel du rail dans la réalisation du « Pacte Vert » qui prévoit en 2050 une Union européenne neutre en carbone. 2021 sera aussi l'année qui verra le 4ème Paquet ferroviaire appliqué dans l'ensemble de l'Union, et le 20ème anniversaire du 1er Paquet ferroviaire. Cette année marquera aussi les 175 ans de Paris-Bruxelles, première liaison ferroviaire entre deux capitales européennes, les 40 ans du TGV français et les 30 ans de l'ICE allemand. La FNAUT prendra bien sûr toute sa part dans cet événement.

Lettre au Président de la République sur la relance du secteur ferroviaire

Suite à son Assemblée Générale, la FNAUT a adressé une lettre au Président de la République sur la relance du système ferroviaire.

Monsieur le Président,

Quelques jours après le début de la phase de déconfinement, les questions de mobilité sont au cœur de toutes les préoccupations et exigent des réponses nouvelles.

Vous allez, par ailleurs, préciser très prochainement votre politique face au réchauffement climatique, suite aux travaux de la Convention citoyenne pour le climat. Permettez-nous d'avancer **quelques propositions** relatives au secteur de la mobilité à courte, moyenne et longue distance, et plus particulièrement au secteur ferroviaire.

Trois crises ont affaibli le transport public ces derniers mois

La crise des gilets jaunes a débouché sur un renforcement de la dépendance automobile. La régression du maillage du réseau ferré se poursuit, les « petites lignes » disparaissant peu à peu, au coup par coup, sans étude d'impact sur le fonctionnement de l'ensemble du réseau et sur l'aménagement du territoire. Les travaux en cours entre l'Etat et les Régions suite au rapport Philizot sont pour nous de première importance.

Le mouvement social contre la réforme des retraites a lourdement pénalisé les usagers des services publics urbains, régionaux et des liaisons Intercités. Il a montré l'importance du transport de masse représenté par le ferroviaire et les transports publics. Si covoiturage et autocar sont certes à développer, ils ne restent cependant que des solutions complémentaires. Le blocage des trains de fret pousse par ailleurs les chargeurs à se tourner durablement vers la route.

La crise sanitaire rebat les cartes à court terme. Les transports publics, transport de masse et transport du quotidien, mais aussi transport intercity de plus de 100 km, transport capillaire d'irrigation du territoire sont remis en cause dans leurs fondements : sécurité et modèle économique.

A moyen terme, le report vers le « tout voiture », encouragé par la peur du

Covid-19 et un prix de l'essence très bas n'est pas une solution. Les embouteillages à venir, outre les coûts de congestion, contredisent la reprise économique, le retour des villes polluées signe celui des maladies pulmonaires (sources de dépenses de plusieurs dizaines de milliards d'euros) pour tous mais d'abord et surtout pour les enfants et les personnes âgées.

Le moment est venu de questionner à nouveau la thématique de la mobilité pour répondre aux enjeux sanitaires liés au changement climatique.

Le train, mode de transport le plus écologique, doit être l'épine dorsale des mobilités au plan local et national. Un plan de relance ferroviaire est indispensable pour sauver la SNCF, tenir compte de la distanciation physique, répondre au changement climatique et réduire la dépendance automobile.

Indépendamment de ses atouts techniques, le train est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement : économe en espace et en énergie, il est le moins émetteur de gaz à effet de serre (GES). Le rail doit donc former l'ossature du transport urbain, régional et interurbain, et du transport du fret.

La SNCF, qui va accumuler 3 milliards de déficit, mérite tout autant d'être sauvée que le secteur aérien ou le secteur automobile. Certes le gouvernement a repris une partie de la dette et accru l'investissement de régénération du réseau mais l'effort reste insuffisant car il faut rattraper un important retard d'investissements.

Le respect de la distanciation physique que l'on peut espérer « temporaire » nécessite dans un premier temps de faire circuler davantage de trains et d'accroître les fréquences.

Mais en réalité, il s'agit d'une question de fond permanente car les comparaisons européennes montrent que le réseau français reste sous-utilisé, y compris sur

certaines grands axes, voyageurs ou fret. Le réseau ferré peut supporter davantage de circulations dans des conditions qui favorisent fiabilité et ponctualité. Des investissements massifs sont nécessaires. L'ART en avait souligné l'insuffisance. Les usagers refusent cette austérité ferroviaire qui pénalise leur quotidien et qui nuit au fret pour lequel les lignes capillaires, lignes nouvelles (accès au Tunnel Lyon-Turin, Bordeaux - Toulouse essentiel pour un report modal de l'avion, Montpellier - Perpignan) sont indispensables à l'évolution de son activité.

Un investissement massif est d'autant plus nécessaire que le réseau (en particulier les lignes de montagne et les lignes littorales) est de plus en plus fragilisé par les impacts du réchauffement climatique - canicules, glissements de terrain, inondations, montée des océans - et que son maillage a fortement régressé.

Le transport ferroviaire doit être fiable, facile à utiliser et bon marché.

Il nous semble donc indispensable :

- d'assurer une stricte indépendance de SNCF Réseau pour la gestion des capacités et des horaires ; de garantir la circulation des trains des entreprises ferroviaires non grévistes en cas de grève à la SNCF (l'enjeu est essentiel pour le transport du fret) ;
- d'adapter le niveau des péages à la capacité contributive des trafics ;
- de réduire le taux de la TVA sur le transport public urbain et ferroviaire à 5,5% ;
- d'établir une équité fiscale entre les différents modes de transport et de limiter les aides publiques aux concurrents du rail (aéroports, compagnies aériennes, transporteurs routiers), les coûts externes devant être peu à peu internalisés dans la tarification des différents modes de transport ;
- d'accélérer l'introduction de la concurrence entre opérateurs ferroviaires ;
- de coordonner efficacement le rail et les autres modes, en particulier l'autocar ;
- enfin d'arrêter la construction d'infrastructures routières, concurrentes de lignes ferroviaires (327 km d'autoroutes ont été

lancés en 2019, l'équivalent de la ligne à grande vitesse Tours - Bordeaux), et les agrandissements d'aéroports (Roissy, Nice, Nantes) qui ne pourront que faciliter la croissance du trafic aérien.

L'exemple de nos voisins européens est à suivre : investissements massifs, cadencement.

La politique que nous proposons n'a rien d'utopique, elle est largement mise en œuvre chez nos voisins européens,

en Allemagne en particulier (investissement de 8,6 milliards par an sur le réseau ferré, réouverture de 1200 km de petites lignes, baisse du taux de TVA de 19 % à 7 %), et va dans le sens du « Green Deal » proposé par la Commission européenne. Celle-ci veut faire de 2021 l'année européenne du rail, ne ratons pas cette occasion de mettre la France au niveau de ses voisins.

La FNAUT vous invite à une politique volontariste pour enrayer la crois-

sance des trafics routiers et aériens, réduire la dépendance automobile, et à voir loin, à 20 ans, pour éviter une catastrophe écologique et préparer un avenir viable. Elle vous demande, en conséquence de donner la priorité au transport ferroviaire, d'inscrire la France dans le projet 2021 et d'en transcrire les objectifs dans notre pays.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à notre très haute considération.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT



Les atouts pour le voyageur

La sécurité du train est assurée de manière quasi-parfaite (guidage, signalisation d'espacement, automatismes de conduite) dès lors que le réseau est entretenu correctement et que la sécurité est améliorée aux passages à niveau.

La vitesse maximale peut atteindre 200 km/h sur les lignes classiques et 320 km/h sur les LGV.

La fréquence des trains peut être élevée, c'est un atout commercial essentiel.

La ponctualité est élevée, malgré les aléas climatiques, dès lors que l'infrastructure a la capacité nécessaire à l'écoulement du trafic et que le matériel roulant est moderne et bien entretenu.

Le train offre un accès direct et aisé aux centres-villes, contrairement à l'avion et à la voiture, y compris aux heures de pointe, et aux autres modes (transports urbains et régionaux, vélo, taxi...).

Son confort est très supérieur à celui de l'autocar (espace disponible, transport des bagages et des vélos, restauration, services annexes, toilettes).

La durée du trajet est valorisable (lecture, repos, restauration, travail, vision du paysage).

Les atouts économiques

Les infrastructures sont polyvalentes (voyageurs, fret), comme les infrastructures routières.

Le matériel roulant voyageurs peut répondre à des besoins diversifiés et être

adapté au volume de la clientèle : tramway, tram-train, métro, TER, train classique, TGV, matériel pendulaire, traction électrique ou thermique ou bimode, matériel à un ou deux étages, possibilité de coupler les rames...

Et pour le fret : wagon isolé, train complet, wagon frigorifique, combiné rail-route, autoroute ferroviaire.

La consommation d'énergie est faible (faible frottement roue-rail, bonne pénétration dans l'air, circulation en convoi).

Les frais fixes sont élevés mais le coût marginal d'utilisation est faible, la rentabilité croît avec le trafic.

L'exploitation peut être rendue indépendante du pétrole (approvisionnement et prix) : en Suisse, tout le réseau ferré est électrifié.

Les atouts territoriaux

Le train classique - Intercités et TER - est bien adapté à la desserte des villes moyennes, le TGV aux liaisons rapides entre métropoles, mais le TGV peut être aussi un outil d'aménagement du territoire.

Le RER et le TER sont bien adaptés à la desserte de zones denses, mais il peut être exploité à faible coût pour la desserte des petites villes et des zones de faible densité (personnel polyvalent, matériel léger...).

Le rail peut structurer l'espace : on peut organiser habitat et activités autour des gares. Il contribue au maintien de l'activité économique dans les zones fragiles.

Les atouts écologiques

Le tramway et le bus

Quand un tramway remplace une ligne de bus en site banalisé, la fréquentation augmente en moyenne de 130 % (le BHNS, adapté sur les axes à trafic potentiel moyen, est moins attractif : la fréquentation n'augmente que de 30 à 40 %).

Le train et le car

Quand le car remplace le train, 40 % des voyageurs se reportent sur la voiture. Le bilan carbone est négatif même si le TER est à traction diesel. Inversement, lors des réouvertures, la fréquentation croît de 65 %.

Le train Intercités et l'avion

Une partie du trafic aérien peut se reporter sur le train Intercités de jour et de nuit, que l'existence du TGV n'a pas invalidé.

Le TGV et l'avion

Les émissions de GES de l'avion court-courrier, de la voiture et du TGV sont respectivement de 255, 114 et 7 g_{éq}CO₂ par voy.km.

Le TGV et la voiture

Le TGV concurrence la voiture. Le trafic sur l'A6 a stagné entre l'ouverture de la LGV Paris-Lyon en 1981 et le contre-choc pétrolier de 1986 alors que sa croissance rapide se poursuivait sur les autres autoroutes. Sa mise à 2 x 3 voies de bout en bout n'a jamais vu le jour malgré la reprise du trafic après 1986.

L'urbanisme tactique

contre le confinement punitif ?

Le besoin d'espace pour piétons et cyclistes a conduit de nombreuses villes à créer des aménagements dans l'urgence pour réaffecter la voirie.

Des urbanistes canadiens ont inventé « **l'urbanisme tactique** » : des aménagements légers, très peu chers, adaptables, temporaires, à l'aide de mobilier urbain facile à installer, pour démontrer les changements possibles à l'aménagement des rues, tester les changements de comportement, **pour créer une ville agile et résiliente, une vraie ville intelligente et protectrice de tous...** La ville de Gand en Belgique applique ce concept depuis plusieurs années. Cette façon de gérer l'espace urbain s'avère très adaptée au contexte changeant actuel.

En France, au contraire, on n'a jamais su créer un urbanisme agile : on opte pour une approche technocratique avec études en amont, consultation des Bâtiments de France, affinage du projet, vote des élus sur projet modifié, etc... Donc des projets longs et qui n'aboutissent même pas toujours. Modifier un carrefour mortel pour les cyclistes prend ainsi au minimum quatre ans...

Le confinement a encore une fois mis en lumière que nos villes ne sont pas construites pour les humains mais pour les voitures : on a reproché aux gens de s'agglutiner sur les

trottoirs, devenus la salle d'attente des magasins, alors que les rues, qui représentent entre 50 % et 80 % de l'espace public en ville, étaient quasi vides...

Dès le début de la pandémie, un peu partout dans le monde, des villes ont piétonnisé des rues afin de permettre à leurs habitants de marcher ou prendre l'air tout en respectant les consignes de distanciation, et des pistes cyclables ont été déployées et élargies en quelques jours pour faire de la place aux vélos à Bogota, Berlin ou Calgary ...

A l'inverse de ces projets novateurs, la France a inventé le « confinement punitif » :

« Contentez vous de vos trottoirs étriqués ! » Comme si le confinement devait être expiatoire, alors même que sortir de chez soi n'était pas interdit ! Au point même que la désinformation gouvernementale a un temps laissé entendre qu'il était interdit de se déplacer à vélo alors qu'aucun texte légal ne le disait ! Un abus reconnu par le Conseil d'Etat lui-même sur requête de la FUB protestant contre cette désinformation, les fermetures de nombreuses voies cyclables, et la distribution de PV abusifs.

Pendant le confinement, **l'immobilisme a donc prévalu en France pour les « modes doux »**, tant vantés avant le 15 mars, alors que Berlin a créé des pistes cyclables provisoires en une semaine...

Heureusement le déconfinement se présente mieux : un mouvement émerge avec de nombreuses villes adeptes d'un après-confinement résilient. Ainsi l'Ile de France va accélérer le déploiement d'un Réseau Express Vélo.

Avoir des aménagements pour les piétons et le vélo, ainsi que des couloirs de bus, adaptés aux nouveaux flux, font partie des mesures nécessaires pour éviter un retour massif à la voiture. Sans compter la pollution de l'air qui pourrait bien être un accélérateur du virus en plus d'être en soi un grave sujet de santé publique.

Une fois ces aménagements mis en place, on pourra oeuvrer pour leur pérennisation. Mais contrairement à l'« argent magique » qui apparaît en période de crise, il n'y a pas de création d'« espace urbain magique », donc il faudra choisir : **conserver l'hégémonie de la voiture ou s'y attaquer enfin, pour laisser la place aux transports publics, à la marche à pied et au vélo.**

Gilles Laurent ■

L'exemple de Milan

Milan vient de décider de réaffecter des espaces de voirie à la bicyclette et au piéton en réponse à la crise du coronavirus.

Pour prévenir un retour envahissant de la voiture de la part des habitants qui craindraient d'utiliser les transports publics, ce sont 32 km de rues et d'axes importants qui pendant l'été vont être repris aux voitures pour être transformés en pistes cyclables et en trottoirs élargis. Ceci vient s'ajouter aux restrictions d'accès au centre-ville pour les voitures, existant depuis de nombreuses années à Milan (et dans plus ou moins 80 autres villes italiennes). Pour la municipalité, c'est un moyen, en restreignant encore la circulation, de soutenir les commerces, artisans et restaurants du centre.

La ville de Milan se prête bien à ce type de mesure: avec 1,4 million d'habitants sur un territoire de 15 km de diamètre, 55% de ses habitants utilisent le transport public pour aller au travail. La distance moyenne parcourue, 4 km, se prête donc bien aux déplacements en bicyclette.

Pour les spécialistes de la planification urbaine, Milan a un mois d'avance sur les autres villes dans le monde dans l'après- pandémie de ce point de vue. Pour la ville, c'est l'occasion de repenser la conception de la mobilité intra-muros: assurer les déplacements de A à B dans toutes les conditions de sécurité y compris sanitaire. Pour un des élus municipaux milanais, « Auparavant, nous planifions pour 2030, maintenant, c'est pour 2020; au lieu de penser au futur, il faut maintenant penser au présent ».

A Bruxelles: la vitesse sera abaissée à 20 km/h dans le centre-ville élargi (quartier Pentagone d'une superficie de 4 km² environ). Tout ce quartier deviendra une « zone de rencontre », ce qui signifie que les piétons pourront descendre sur la chaussée (en cas de trottoir étroit par exemple) et seront partout prioritaires sur les véhicules.

A Paris: l'Ile-de-France va investir 300 millions d'euros pour la réalisation du RER vélo, un ensemble de pistes cyclables provisoires et sécurisées. Certains tronçons pourraient être aménagés pour favoriser « la distanciation physique ».



Piste cyclable temporaire à Berlin ©Cerema

Un plan vélo post-confinement



Vancouver ©Cerema

De nombreuses collectivités locales intègrent le vélo dans leur stratégie de déconfinement et le ministère de la transition écologique et solidaire a annoncé un plan doté de 20 millions d'euros pour faciliter la pratique du vélo à la sortie du confinement, afin

d'éviter un report massif des transports en commun sur la voiture.

Ce plan gouvernemental comprend notamment :

- un forfait de 50 euros pour la remise en état d'un vélo.
- le financement de formations pour apprendre ou réapprendre à rouler à vélo.
- accélération de l'instauration dans le secteur privé du forfait mobilités durables, jusqu'à 400 euros (qui gagnerait cependant à être obligatoire... Encore un effort!).

Le vélo est pleinement légitime, comme tout autre mode de déplacement ou de loisirs. Il faut désormais que le vélo soit reconnu comme étant un véritable outil environnemental au même titre que le transport collectif et qu'il prenne toute sa place dans les mobilités post-confinement.

Urbanisme tactique et transports en commun

Si on veut éviter un retour massif (et ingérable) des voitures en ville, et pour réduire la suroccupation des transports publics occasionnée par les courts trajets, il faut certes faciliter la marche et l'usage du vélo en leur donnant plus d'espaces sécurisés.

Mais il faut de la même manière développer les couloirs bus prioritaires car le transport public doit, lui aussi, assurer sa part. Des bus plus rapides apportent un meilleur confort et seront plus fréquents, ce qui de fait évitera leur suroccupation, et limitera la durée de séjour dans les véhicules.

L'erreur serait précisément, comme à Nice, des transformer des couloirs bus en pistes cyclables, les deux sont complémentaires !

Covid-19 : le respect des droits des voyageurs ne doit pas être une option !

©Pixabay

L'épidémie de covid-19 a entraîné la restriction des déplacements et l'annulation des voyages prévus par les consommateurs.

Les voyages à forfait

Pour les voyages à forfait (voyages combinant prestation de transport et de séjour ou d'hébergement), l'ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 permet aux agences de voyage d'annuler les séjours des voyageurs et de leur imposer un remboursement sous forme d'un avoir valable 18 mois au lieu d'un remboursement en euros. Ce texte est donc une dérogation très importante aux principes du code du tourisme qui prévoient un remboursement en euros des séjours annulés. Du point de vue juridique, cette dérogation n'est pas interdite par la directive (UE) 2015/2302 du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées.

Si l'avoir n'est pas utilisé par le voyageur au terme d'un délai de 18 mois, il deviendra remboursable en euros. Cette possibilité pourrait n'être que théorique pour le consommateur en cas de faillite du vendeur du séjour. Dans ce cas, le consommateur devra s'adresser lui-même au garant de l'entreprise du voyage, sans qu'il ait d'ailleurs la certitude d'obtenir un remboursement en euros puisqu'une prestation de remplacement peut lui être imposée.

Les vols « secs »

En ce qui concerne les vols « secs » (les vols sans prestations d'hébergement ou de séjour), les compagnies aériennes et les agences de voyage exercent en ce moment une très forte pression sur le gouvernement et les voyageurs, afin de ne rembourser les vols annulés que sous forme d'avoir et non d'un remboursement en euros. Le règlement n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens prévoit pourtant expressément que

les vols annulés doivent être remboursés en euros et non sous forme d'avoir (sauf si le voyageur accepte cette possibilité). À la différence d'une directive, telle la directive n° 2015/2302 sur les voyages à forfait, un règlement européen (tel le règlement n° 261/2004 protégeant les droits des passagers aériens) a un effet direct et contraignant sur le droit des États membres. Le règlement est parfaitement clair : la compagnie aérienne ne peut imposer un remboursement sous forme d'avoir et le passager peut exiger un remboursement en euros. La FNAUT considère que les droits des passagers aériens au remboursement des vols annulés en euros, doivent être strictement respectés.

De plus, en cas de faillite de la compagnie aérienne, le voyageur ne dispose d'aucun système de garantie financière. **La FNAUT demande, depuis plusieurs années, qu'un dispositif de garantie financière des compagnies aériennes soit mis en place, afin que les passagers aériens ne passent pas après les derniers créanciers.**

Si l'État ou l'Union européenne mettent en place un système de garantie des avoirs émis par les compagnies aériennes ou les agences de voyage, la FNAUT souhaite que le consommateur puisse les utiliser sur la compagnie aérienne ou l'agence de voyage de son choix.

Les trajets ferroviaires

Certaines entreprises ferroviaires (c'est notamment le cas d'Eurostar) contraignent les voyageurs à accepter des avoirs alors qu'ils souhaitent bénéficier d'un remboursement en euros. La FNAUT demande aux entreprises ferroviaires de rembourser les trajets annulés en euros et non sous forme d'avoir.

Il faut souligner à ce propos que la SNCF s'est engagée à rembourser les trajets annulés en euros.

La Responsabilité Sociétale des Entreprises

La seconde loi de finances rectificative prévoit le respect des principes de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) par les entreprises « stratégiques » recevant le soutien financier de l'État (Air France, par exemple). L'article 22 de la loi de finances rectificative pour 2020, du 25 avril 2020, prévoit : « *L'Agence des participations de l'Etat veille à ce que ces entreprises intègrent pleinement et de manière exemplaire les objectifs de responsabilité sociale, sociétale et environnementale dans leur stratégie, notamment en matière de lutte contre le changement climatique* ». Cette exigence est extrêmement forte, puisque la loi indique que ces entreprises **doivent intégrer les objectifs de la RSE de manière « exemplaire »**.

Dans la composante « sociale » de la RSE, il y a, évidemment, le respect du principe de légalité : la RSE impose aux entreprises de respecter le droit en vigueur. En l'occurrence, si une compagnie aérienne bénéficie du soutien financier de l'État, elle doit respecter le droit à remboursement en euros, et non sous forme d'un avoir, des vols secs annulés conformément au règlement européen sur les droits des passagers aériens.

Dans la crise actuelle, le voyageur n'a pas à faire crédit - sans intérêt qui plus est - aux sociétés de transport, notamment aériennes, qui bénéficient déjà ou vont bénéficier sous peu, d'aides d'État et de détaxations et exemptions de charges diverses. Le respect des droits des voyageurs n'est pas une option.

Comment faire pour que les Européens abandonnent leur voiture ?

Budapest ©Pxabay

La politique communautaire souhaite, pour décarboniser l'économie, inverser les pratiques de mobilité et « sortir les Européens de leur voiture ». Le Comité Européen des Régions (CdR) est consulté par le législateur européen dans les domaines qui intéressent les collectivités locales. La conférence organisée par le CdR au début de 2020 a mis l'accent sur des réalisations qui font appel aux investissements massifs, aux échanges interactifs avec la population, aux restrictions de circulation, à la reconnaissance des transports publics et des modes doux, aux projets locaux à dimension humaine, en bref : au courage politique.

Les institutions européennes, loin d'être un repaire de technocrates hors sol que certains se plaisent à décrire, s'illustrent au contraire par une écoute des expériences concrètes afin de les aider à orienter la législation communautaire. Ainsi la mobilité, volet important de l'intégration européenne dans une perspective décarbonée, constitue-t-elle un sujet de choix dans les conférences et consultations organisées à Bruxelles.

En janvier 2020, le **Comité Européen des Régions** s'est interrogé sur ce qu'il fallait faire pour que les gens « sortent » enfin de leur voiture en invitant un échantillon d'universitaires, de décideurs et d'opérateurs à faire part de leurs bonnes pratiques, et trouver les pistes pour aboutir au transfert modal.

L'introduction par le **Forum des Vies Mobiles** a confirmé les tendances : le voyage s'allonge et de 4 km par jour en 1950, l'automobiliste en parcourait de 30 à 40 à la fin du vingtième siècle. Ensuite, ce qui est gagné en efficacité énergétique par l'automobile est aussitôt réinvesti dans le développement des déplacements, et la voiture électrique comme le véhicule autonome n'y changeront rien.

La Suisse, avec un cadre très décentralisé (cantons) et une organisation polycentrique entre villes petites et moyennes montre qu'il n'est pas nécessaire d'être une grande agglomération pour pouvoir bénéficier de transports publics de qualité : une politique d'aménagement du territoire concertée est bien la clé du succès.

A quels arguments les jeunes sont-ils sensibles pour venir au transport public ?

L'enquête auprès des étudiants par l'Université de **Leeds** sur les changements de comportements révèle qu'ils sont demandeurs de solutions pratiques : des applications qui simplifient l'utilisation des réseaux, des points de récompense crédités sur une carte de fidélité, le wifi gratuit à bord, ou

encore des offres du type « 12 voyages pour le prix de 10 ».

A **Budapest**, les actions interactives vers le public sont l'un des outils utilisés pour faire progresser la part de marché des transports publics de 45 % aujourd'hui (!) à 50 % en 2030 ; un forum de discussion sur Internet est ouvert pour faire partager les objectifs de transfert modal. Les projets de développement des transports sont limités dans leur ampleur, simples et choisis pour leur utilité pédagogique. 80 % de la population adhère à ce processus.

Singapour se veut ville « allégée en voitures » avec 90 % des déplacements par les transports collectifs et la mobilité partagée en 2040. Les moyens mis en œuvre sont à la mesure de l'objectif : 1 km de métro construit par mois et une station ouverte tous les deux mois pour faire passer le réseau de 250 à 360 km. A Singapour, « un transport public de qualité est la seule option ». Avec à l'appui quelques mesures drastiques, comme un quota du nombre de voitures autorisées à la vente et un certificat d'habilitation pour les faire immatriculer, autrement dit contrôler qui peut détenir une voiture... dont la propriété est taxée. Quant à son usage, un « péage de flux » maîtrise le trafic sur les voies d'accès au centre et un « péage de cordon » taxe les entrées en centre-ville. Singapour ne construit plus un kilomètre de voirie.

Stuttgart, comme d'autres agglomérations allemandes, durcit les conditions d'accès à son centre-ville, où seules peuvent pénétrer les voitures aux normes Euro 5, et même Euro 6 dans certains quartiers. Dans la région urbaine (2,5 millions d'habitants), l'intégration de l'ensemble des réseaux est une réalité et le rail en constitue l'armature principale. Le Land de Bade-Wurtemberg va augmenter l'offre du réseau régional de 100 % d'ici 2030 et celle du RER de 30 %. De 320 millions de voyageurs en 2007, le

trafic des transports publics de la capitale du Land est passé à 380 millions en 2018. La seule transformation du réseau de tramway en métro léger a fait bondir la fréquentation de 20 %.

A **Bilbao** (350 000 habitants), la maîtrise politique de la répartition modale est la clé du succès : elle est de 25 % pour les transports publics, 11 % pour la voiture (le taux d'usage le plus bas au monde) et 66 % pour la marche à pied. Pour y arriver, un ensemble de mesures aussi diverses que l'augmentation de la densité de 500 à 750 habitants à l'hectare, la vitesse réduite à 30 km/h sur 87 % de la voirie et la hiérarchisation des priorités dans l'espace public : 1/ piétons, 2/ pistes cyclables, 3/ rues à 30 km/h, 4/ voies rapides à 50 km/h. Le piéton est favorisé par tous les moyens : ascenseurs urbains dans les dénivelées (25 millions de voyageurs/an), continuité des voies piétonnes protégées de la circulation, adaptation du plan de feu avec allongement de la phase verte pour les piétons... et élimination des feux de circulation.

Cracovie suit la même voie et vise une part de marché des transports publics et de la bicyclette de 75 % contre 25 % à la voiture. Au programme en cours : restrictions de circulation avec une zone « zéro émission » où ne sont admis que les véhicules électriques, 3 kilomètres de voies piétonnes, un stationnement payant à 1,50 €/heure, une fréquence des tramways de 7mn30 sur la ceinture du centre-ville et l'aménagement de « corridors » pour les transports publics et les vélos, avec priorité aux carrefours.

L'exemple de ce qu'il ne faut pas faire est malheureusement venu de la **Belgique**, où l'Etat fédéral subventionne à hauteur de 4 milliards d'euros par an les entreprises pour qu'elles acquièrent des voitures de fonction, qui ont représenté 57 % des ventes en 2019...

Michel Quidort ■

Position de la FNAUT sur le transport aérien

Le Bureau National de la FNAUT a adopté le 15 mai la position suivante sur le transport aérien.

Le contexte

Jusqu'à la crise sanitaire, le secteur aérien se développait de façon régulière et sur un rythme important en France : +6 % en 2017 et +5,1 % en 2018 et prévoyait de doubler tous les 20 ans.

Le secteur aérien est responsable de 5 à 8 % des émissions mondiales de CO₂. Le plus consommateur d'énergie fossile, il représente selon T&E, 3,4 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union Européenne (1,5 % en 1990). Les émissions résultant des vols intra-Union Européenne ont cru de 8 % en 2016.

Le trafic aérien intérieur (26,2 millions de passagers en 2018) bénéficie d'aides publiques nationales et locales, chiffrées dans le rapport «FNAUT/Pavaux» à environ 500 M€ par an, résultant soit de la défiscalisation du kérosène (ce qui réduit le prix moyen du billet d'avion de 11,50 €), soit de subventions diverses aux aéroports et aux compagnies aériennes.

Ce modèle économique, rend sur les liaisons courtes la concurrence inéquitable avec d'autres modes, en particulier le mode ferroviaire, que l'on prenne en compte le coût économique direct ou le coût environnemental.

Si l'avion est incontournable, le train est une solution réelle

Si l'avion reste incontournable sur les liaisons long-courrier, ce trafic aérien doit être limité ou réduit autant que possible. Les liaisons court-courrier voire certaines liaisons moyen-courrier et celles assurant une correspondance avec un long courrier

doivent pouvoir être assurées également par des liaisons ferroviaires chaque fois que c'est possible.

Le rôle de l'avion dans l'aménagement du territoire est justifié s'il dynamise le tissu économique et s'il assure le désenclavement de territoires qui ne peuvent l'être par le rail. C'est évidemment le cas de la Corse, des DOM et de certaines liaisons sous délégation de service public.

Certaines fonctions sont essentielles pour le pays et justifient de relations particulières entre l'État français et une ou plusieurs compagnies : rapatriement de citoyens français, transports sanitaires, contribution à certains transports liés aux opérations militaires, voire avec l'existence nécessaire d'un pavillon national.

Le train est une alternative réelle à l'avion court ou moyen-courrier

- Le TGV émet 30 fois moins d'équivalent CO₂ qu'un avion court-courrier.

Si le report de l'avion sur le TGV est supérieur à environ 700 000 voyageurs par an, l'effet climatique de la construction d'une LGV est amorti en moins de 10 ans par l'effet des reports modaux.

- Le TGV est le principal concurrent de l'avion sur les liaisons intérieures et intra-européennes. «Le TGV, c'est le 3ème aéroport parisien» (rapport de Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, 2003) Le réseau de LGV doit être achevé.

- Le train intercity de jour et de nuit est très complémentaire car il assure la desserte des villes intermédiaires. Il faut

donc rétablir les liaisons transversales en réalisant les investissements nécessaires et urgents.

La crise sanitaire qui cloue au sol les avions, met en péril la filière aéronautique mais aussi les engagements de la France, pris lors de la COP21 et ses objectifs 2050 pour une économie décarbonée. Se pose la question de la place de l'avion dans les mobilités de demain, celle de son modèle économique et des conditions de son financement à court et long terme.

Dans la situation actuelle, il y a une urgence du court terme : sauver le transport aérien qui représente 200 000 emplois, et une exigence de moyen terme : améliorer considérablement l'impact environnemental.

Vers un nouveau modèle aérien

Pour réduire l'impact environnemental du transport aérien, sa place doit être réduite et sa croissance limitée : certes les progrès de la technologie peuvent y contribuer en jouant sur les consommations d'énergies, sur les mesures antibruit. Mais il s'agit de changer de paradigme et d'abord d'orienter différemment les comportements par des mesures structurelles. Le signal prix est une façon éprouvée pour les faire évoluer.

Dans cette optique, **l'avion doit payer tous ses coûts économiques et environnementaux** permettant une meilleure équité entre les modes. La dimension européenne est la bonne échelle mais celle de la France permet d'initier le mouvement.

L'Allemagne a récemment accentué ses taxes sur les billets d'avion : pour les vols court-courriers, elles passeront

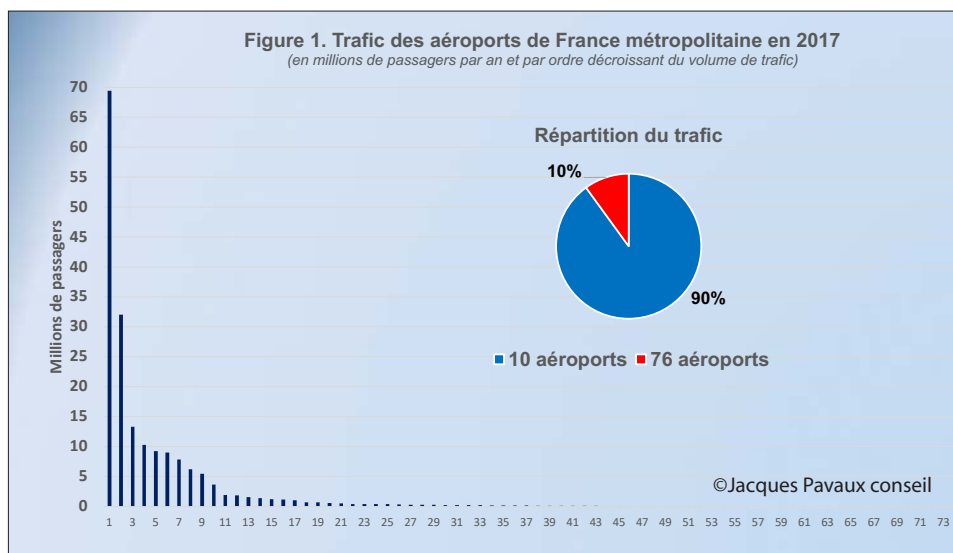
de 7,5 à 13 €, elles ne sont que de 1,5 € en France (en classe Économique sur les vols domestiques et intra-européens). La mesure prise en France rapportera 180 M€. La mesure prise en Allemagne rapportera 740 M€. Sur les vols hors UE, la taxe sur le billet est de 3 en France, en Allemagne c'est 33 (moyen-courriers) et 59 (long-courriers), en Grande-Bretagne 14 (court-courriers) et 86 (long-courriers).

Limiter les investissements capacitaires dans les infrastructures, en ne construisant plus de nouveaux aéroports ou de nouvelles extensions (T4, Nice, Marseille) et en orientant ceux-ci vers les adaptations, protections contre le bruit, et modernisations indispensables, est désormais nécessaire.

La réduction du nombre d'aéroports, sans cesse reportée, qui concerne en particulier les 70 aéroports structurellement déficitaires (et n'assurant que 4,5% du trafic intérieur), doit être conduite à son terme, en même temps la desserte des aéroports par transport public doit être améliorée pour les travailleurs de l'aéroport comme pour les passagers. Face à des projets d'extension, les alternatives ferroviaires doivent être systématiquement étudiées.

Parallèlement, le report modal sur le train doit être encouragé sur les liaisons intra-européennes de même que les pré et post acheminements, il doit aller au-delà de la limite de 2h30 retenue par le gouvernement.

Le nouveau modèle économique du transport aérien doit s'inscrire dans la perspective du changement climatique et être soumis aux conditions qui le permettent.



Les dotations de recapitalisation, sous forme de prêt à long terme doivent encadrer et faciliter la stabilisation puis la décroissance de l'aérien. Les aides fiscales doivent être compatibles avec la réduction des consommations d'énergie fossile et avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES).

Enfin, ces aides doivent s'inscrire dans un plan de financement des mobilités qui privilégie le ferroviaire comme épine dorsale des mobilités en France et en Europe sur lequel viennent se greffer les autres mobilités.

On rappellera qu'un billet d'avion de 110 € est subventionné à hauteur de 11,5 € (rapport J. Pavaux) et que les politiques de mobilité conduites depuis 2008 ont encouragé l'usager à recourir à l'avion sur les courtes et moyennes distances européennes (Étude FNAUT/J.M. Beauvais) plutôt que de prendre le train. Il faut donc les faire évoluer progressivement en France et en Europe.

Droit des passagers

La FNAUT considère que les droits des passagers aériens doivent être mieux respectés et renforcés.

Le règlement sur les droits des passagers aériens prévoit que le **billet annulé** doit faire l'objet d'un **remboursement en euros**, et que l'avoir ne peut résulter que d'un accord express du voyageur.

En cas de **faillite de la compagnie aérienne**, le voyageur ne dispose d'aucun système de garantie financière. La FNAUT demande, depuis plusieurs années, qu'un dispositif collectif de garantie financière des compagnies aériennes soit mis en place.

L'information du consommateur sur les prix, les services optionnels, les taxes et les conditions de vol doit être améliorée.

L'indemnisation des passagers en cas de **litige lié aux bagages** (perte, retard, détérioration) doit être améliorée et prévue par un règlement européen.

Enfin, les **dédommagements en cas de retard** qui sont dus à partir de 3 heures de retard, devraient être intégrés dans les dispositions du règlement européen n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens.

Rectificatif

Contrairement à ce qui a été écrit dans FNAUT Infos 282, la transformation de la desserte TER Le Havre-Rolleville en desserte tramway intégrée au réseau urbain n'est qu'un projet à l'étude.





Le livre noir de la SNCF

Toujours Kafka

Dans certaines gares, on demande aux voyageurs qui viennent au guichet parce qu'ils n'ont pas Internet... de prendre rendez-vous par Internet.

Les mystères de Chambéry

Le vendredi 28 février 2020, le TER 883578 Chambéry – Bourgoin-Jallieu est annoncé à 18h34. A 18h37, sans être apparu, le train disparaît du tableau d'affichage. Questionné, un agent SNCF confirme que le train est parti... Les voyageurs sur le quai disent que c'est impossible, ils n'ont pas vu le train, et son contrôleur est encore sur le quai ! Après avis de la hiérarchie « le train serait passé sur une autre voie sans s'arrêter et continuerait sa route sans voyageur ni contrôleur », le tout sans un mot d'excuse, et assorti du refus de faire une annonce au micro « car le train est parti à l'heure ». La police ferroviaire arrive et confirme « le train s'est trompé de voie et ne s'est pas arrêté, il n'y aura pas d'annonce » (!). Et chacun de devoir se débrouiller. Pour ceux qui ont décidé de prendre le prochain TER, 1h30 d'attente + 10 mn de retard, soit 2h40 mn pour faire Chambéry – Bourgoin-Jallieu un vendredi soir. Mais le mystère demeure : que s'est-il passé en gare de Chambéry le 28 février au soir ?

Dijon : les surprises de la sono

Le 10 novembre 2019, les voyageurs en gare de Dijon-Ville ont été surpris d'entendre résonner dans l'ambiance musicale diffusée par la sonorisation générale le chant pétainiste « Maréchal, nous voilà ». Questionnée, la SNCF a confirmé au quotidien « Le Bien Public » que cette chanson avait bien été diffusée ce soir-là « grâce à la mise en place d'un nouveau dispositif », un jukebox installé depuis le 16 octobre dans la salle d'attente, qui permet aux voyageurs d'écouter leurs morceaux favoris en actionnant la fonction « recherche » de l'appareil, qui a donc lancé l'hymne pétainiste dans la gare.

Ligne Belfort – Delle

Impossible d'acheter un billet pour Delémont (Suisse) à la gare LGV de Belfort-Montbéliard. Le distributeur automatique ne connaît pas ce trajet et vend obligatoirement, pour se rendre à Delémont, un trajet qui passe par Mulhouse et Bâle. Les (quelques) voyageurs suisses qui effectuent le trajet ont fini par trouver une solution : se connecter avec leur téléphone portable, depuis la France, au site Internet des Chemins de Fer Fédéraux suisses, et acheter leur billet grâce à l'application mobile des CFF.

Tout voyageur de bonne foi est un fraudeur qui s'ignore (suite)

Pour mon trajet en train, j'avais choisi de passer par l'appli SNCF comme je le fais régulièrement. Ma commande n'a pu aboutir en raison d'un délai de réponse trop long de ma part pour la confirmer. J'ai donc relancé le paiement, sans message d'erreur cette fois. Pressé par le délai, je me suis dépêché de rejoindre la gare et fermé l'application, convaincu que mon billet était valide et parvenu dans mes mails et sur l'appli.

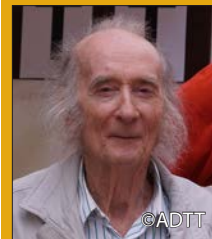
Dans le train, je suis contrôlé et découvre que mon billet ne figure pas dans l'application. Je me suis retrouvé très ennuyé et pris en faute malgré une bonne foi, que j'ai tenté, en vain, de démontrer. L'agent m'a contraint de régler l'indemnité forfaitaire de 50 euros. Selon lui, les anomalies de ce type sont régulières.

Au-delà de l'anecdote, c'est la transformation des contrôleurs en agents de répression de la fraude qui surprend. En civil, avec un brassard vert et une allure de policier de la BAC, on est à mille lieues des logiques « orientées client ».

Cette nouvelle dérive de la relation avec le voyageur et la gestion des impayés donnent encore des arguments à « ceux qui ne préfèrent pas le train ».

Michel Quidort ■

Jean-Claude Oesinger est décédé



La FNAUT a le regret d'annoncer le décès de Jean-Claude Oesinger, ancien président de l'Association des Usagers des

Transports de Touraine (ADTT), co-fondateur et ancien vice-président de la FNAUT. Il avait joué un rôle déterminant lors de la réouverture, en 1982, de la ligne ferroviaire Tours-Chinon. Dès 1976, il avait publié un article précurseur mettant en évidence le rôle possible du tramway dans un réseau urbain.

Le congrès de la FNAUT

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

Bêtisier

Loïck Roche, directeur général de Grenoble Ecole de Management : « tout territoire qui n'est pas à deux heures de Paris encourt l'effondrement gravitationnel ; Lille et Tours sont à une heure de Paris ; Nantes et Bordeaux à deux heures. Et ils sont où les Grenoblois ? A trois heures ». Pauvres étudiants...

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM)
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°283 - 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

Choix difficiles,
humilité souhaitée...

Après ces deux mois de crise sanitaire intense, vient le temps des mesures de soutien à des transports publics particulièrement affectés par la réduction de l'offre et la béance des déficits et qui doivent partir à la reconquête de leur clientèle. Mais vient aussi le temps de la mobilité revisitée avec l'émergence forte du télétravail, la tentation du retour à la voiture individuelle, la concurrence renforcée des modes de transport, qui luttent pour leurs parts de marché voire pour leur survie.

A l'heure où les équipes municipales et métropolitaines se mettent en place et bâtissent leur propre stratégie pour cinq ans, où les régions ont pris la pleine dimension de leurs compétences, depuis l'accessibilité jusqu'aux interfaces et complémentarités des modes, en passant par la gestion des flux et des hubs, à l'heure où l'État peaufine ses plans de relance, il faudra beaucoup de courage et de sagesse aux élus pour faire prévaloir l'intérêt général, développer une mobilité collective indispensable, dépasser les conflits dans le nouveau partage de la voirie, savoir prioriser les investissements au regard du développement durable.

Il leur faudra aussi beaucoup d'humilité pour accepter la concertation avec les usagers, dont l'évolution des attentes et des comportements doit être analysée, comprise et prise en compte.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Accessibilité des transports collectifs

Un sujet majeur pour les collectivités locales

Les nouvelles équipes municipales vont peu à peu se mettre en place. Après les promesses électorales, il faut maintenant agir et faciliter la mobilité au quotidien des publics en situation de handicap. La voirie, les espaces et les transports publics constituent les biens communs de tous les citoyens et leur accessibilité aux personnes handicapées doit être assurée. Malgré l'adoption de trois lois en matière d'accessibilité depuis 1975, la France a un retard énorme dans ce domaine. Les personnes à mobilité réduite sont les plus concernées, mais les personnes valides doivent également être prises en compte. L'accessibilité est l'affaire de tous : les personnes handicapées, mais également les personnes âgées, malades ou accidentées, les familles avec des poussettes, les voyageurs encombrés de bagages...

Sommaire

Dossier - Accessibilité des transports publics : son amélioration est utile à tous !	2-3
Des villes accessibles ? Une enquête IFOP-APF	4
Une évaluation des pôles d'échanges multimodaux	5
Actualité - Le déconfinement raté des trains du quotidien en France	6-7
Le rapport Philizot victime du coronavirus !	8
Europe - L'Europe et le Covid-19	9
Actualité FNAUT - Grèves : un service minimum pour tous garanti et librement consenti	10-11
Evènement - 22 ^e congrès de la FNAUT à Annecy, du 2 au 4 octobre 2020	12

Accessibilité des transports publics

Son amélioration est utile à tous !

©RATP via Twitter

Pour les nouveaux élus municipaux et communautaires, l'accessibilité totale de la chaîne de déplacement doit être un dossier prioritaire. L'accessibilité des autobus et celle des autocars, particulièrement déficiente, a été étudiée par Alain Richner, qui présente diverses suggestions d'aménagement des arrêts et des véhicules.

La marche à pied

A l'occasion des élections municipales, la question des cheminements piétons et des trottoirs a-t-elle été abordée dans votre commune ? L'accessibilité aux transports collectifs est liée à la qualité de la marche à pied, souvent négligée par les décideurs. En Ile-de-France, la dernière enquête globale transports révèle que ceux-ci représentent près de 40% des déplacements et que leur part s'est accrue entre 2010 et 2018.

De nombreuses villes se contentent de trottoirs trop étroits, organisent parfois le stationnement à cheval sur les trottoirs ou dessinent des voies cyclables sur les trottoirs ! La marche à pied et l'accessibilité des piétons aux stations de transport collectif sont ainsi rendues très difficiles.

Il est également frappant de constater que des aménagements remarquables sont parfois réalisés dans les centres historiques mais non dans les autres quartiers de la même agglomération.

Du point de vue juridique, la loi du 11 mars 2005 sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap a été modifiée par l'Ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

Le « Schéma Directeur d'Accessibilité Agenda d'Accessibilité Programmée » (SD/AP)

Ce schéma doit être élaboré dans chaque région pour les transports

interurbains et dans le ressort territorial de chaque autorité organisatrice de mobilité en ce qui concerne les transports urbains.

Le décret du 4 novembre 2014 « relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées » précise la notion d'impossibilité technique avérée de l'aménagement.

La note ci-dessous ne reprend pas toutes les dispositions applicables mais présente les conditions d'une bonne accessibilité physique des autobus et des autocars.

L'accessibilité aux autobus et aux autocars dépend notamment de plusieurs facteurs :

- La position des arrêts
- L'aménagement des arrêts
- L'utilisation ou non de véhicules à plancher bas
- La possibilité ou non pour le véhicule d'accoster à l'arrêt

La position des arrêts

La position des arrêts est un point à traiter dès la conception des établissements publics, des lieux d'activité et des centres commerciaux : trop souvent, les usagers doivent traverser un parking pour accéder à un hôpital ou à un centre commercial ! Heureusement des aménagements réussis existent comme à Lyon, Nantes, Dijon ou Saint-Etienne.

Rares sont les architectes qui s'intéressent aux flux de personnes engendrés par l'utilisation d'un équipement ou d'un bâtiment futur. Le cas échéant, les accès sont souvent traités uniquement en faveur de la voiture particulière.

Alors que l'aménagement des lignes de tramway donne lieu à des embellissements de façade à façade, les arrêts d'autobus ne sont pas conçus comme de véritables stations dimensionnées pour l'accueil de plusieurs véhicules par exemple.

Trop souvent, l'autobus est le parent pauvre des transports collectifs urbains !

La notion de « station » d'autobus ou d'autocar est à promouvoir auprès des urbanistes et des architectes : l'espace pour le poteau d'arrêt (avec les équipements d'information en temps réel), l'abri à voyageurs, le banc et le distributeur de titres de transport doivent être réservés dès la conception des nouveaux équipements.

Dans les bourgs et les villages, l'arrêt d'autocar doit être central et positionné par rapport à des lieux de vie comme la place du marché par exemple. Il doit être signalé, bien éclairé et visible de loin par les automobilistes et les piétons.

Pour des raisons évidentes de sécurité, les emplacements situés derrière un virage doivent être évités. Les arrêts devant des sentiers boueux, des talus à escalader et des terrains vagues à traverser sont également à proscrire.

Dans certaines agglomérations dotées de tramways comme à Montpellier, les arrêts des autocars départementaux devenus régionaux ont été reportés aux terminus des lignes de tramway ce qui allonge les temps de parcours et rend l'accessibilité difficile.

L'aménagement des arrêts

Dans de nombreuses villes, les collectivités en charge de la voirie ont mis en place des quais hauts et avancés, selon la recommandation du CERTU (intégré depuis dans le CEREMA). Cette disposition est essentielle pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite dans les véhicules, à savoir que le véhicule peut ainsi se placer parallèlement au quai et la

rampe d'accès destinée aux fauteuils roulants peut facilement être déployée.

Ce dispositif qui se conçoit sur des voies où la vitesse est limitée à 50 km/h (à fortiori sur les voies limitées à 30 km/h) est à promouvoir dans de nombreuses agglomérations de taille moyenne qui ne l'ont pas encore adopté.

Il améliore la sécurité des mouvements de voyageurs, élément important alors que la moyenne d'âge de la population augmente. La montée et la descente des personnes handicapées et des voyageurs chargés de bagages ou conduisant des poussettes d'enfants est facilitée.

De plus, la circulation générale est apaisée, puisque les voitures particulières attendent derrière l'autobus lorsqu'il y a une seule voie de circulation.

L'aménagement de ces quais est aussi un facteur de pérennité pour les arrêts des lignes. On constate fréquemment en effet que l'autobus est victime de sa faculté d'adaptation et que les collectivités modifient trop souvent les itinéraires, ce qui perturbe les voyageurs.

En dehors des agglomérations, le dispositif « quai haut et avancé » n'est pas adapté pour les autocars qui roulent sur des voies où la circulation peut être autorisée à 70 ou 80 km/h. L'arrêt « en encoche » est alors le seul envisageable : il doit toutefois être assez bien dimensionné pour permettre un accostage du véhicule parallèlement au trottoir.

Les arrêts des autobus et autocars sont souvent déplacés pour cause de travaux ce qui dégrade alors l'accessibilité.

Les abris et les bancs font défaut sur la plupart des arrêts d'autocar ce qui rend l'attente beaucoup moins confortable que celle d'un TER dans une gare ou une halte ferroviaire.

Quelques points concernant le confort de l'attente des usagers peuvent être mis en avant :

- L'éclairage des arrêts et des trottoirs, sujet peu abordé, est souvent insuffisant ou mal orienté,

- L'équipement des véhicules en annonces sonores et visuelles est à généraliser et cet équipement doit être maintenu constamment en bon état de fonctionnement,

- Concernant les informations fixes aux points d'arrêt, des préoccupations liées au design l'emportent parfois sur la lisibilité des caractères, qui sont souvent de taille insuffisante.



©Jean-Louis Zimmermann via Flickr

L'utilisation ou non de véhicules à plancher bas :

En France, l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes distingue bien les notions d'autobus et d'autocar qui sont de plus en plus confondues dans les médias sous le vocable « bus ».

Historiquement, les planchers des autobus ont été abaissés par les constructeurs jusqu'à la limite minimale nécessaire à la garde au sol soit 320 mm. Dans les réseaux urbains, les véhicules à plancher bas sont désormais généralisés.

Il n'en est pas de même pour les autocars où de nombreux véhicules anciens restent inaccessibles. Or, les autocars contribuent souvent à la desserte des zones périurbaines.

L'accessibilité à l'autocar est rendue possible de deux façons :

- Soit le véhicule est doté d'un plancher haut et dispose d'un élévateur à la porte centrale

- Soit le véhicule est doté d'une partie basse à l'avant (comme un autobus) qui le rend accessible et d'une partie haute à l'arrière.

La possibilité ou non pour le véhicule d'accoster à l'arrêt

Les dispositifs techniques concernant les véhicules et les arrêts n'ont aucun effet si des voitures ou des camionnettes stationnent devant les arrêts. Avec le développement des livraisons urbaines liées aux nouveaux modes de consommation, on constate une augmentation du nombre de véhicules de livraison en tout genre qui occupent les remplacements réservés à l'arrêt des véhicules de transport collectif.

Il est important que les nouveaux élus municipaux se mobilisent pour le progrès du civisme et s'engagent à faire respecter

strictement la réglementation en faveur des piétons et des véhicules de transport collectif : même dans les communautés urbaines et les communautés d'agglomération, le pouvoir de police est rarement délégué et demeure une compétence de chaque maire.

La police nationale, occupée par d'autres tâches, n'intervient pratiquement plus, sauf exception, en matière de respect de la réglementation de la circulation. Les polices municipales restent à mobiliser sur cette question et le cas échéant, des moyens doivent être dégagés pour le contrôle et la verbalisation. Les dispositifs de contrôle automatique sont à développer.

En résumé, la vigilance des associations d'usagers s'impose sur les points suivants concernant l'accessibilité physique :

- La position des arrêts est à étudier en amont des urbanisations ou des créations de lieux d'activité,

- Les arrêts d'autobus doivent être conçus comme de véritables stations s'inspirant de celles des tramways,

- L'aménagement des quais hauts et avancés doit être poursuivi dans les villes,

- Pour l'accessibilité aux stations, les trottoirs sont à élargir dans de nombreux quartiers et pas seulement dans les centres historiques,

- Pour la desserte des zones périurbaines, les autocars doivent être rendus accessibles et l'aménagement des arrêts doit être conçu comme dans les centres villes,

- Durant les périodes de travaux, des solutions doivent être mises en place pour assurer l'accessibilité des voyageurs,

- **Les nouveaux élus municipaux doivent s'engager à faire respecter strictement la réglementation** en développant le contrôle et la verbalisation.

Alain Richner ■

Des villes accessibles ?

Une enquête IFOP-APF

©Pixabay

L'IFOP a interrogé fin 2019⁽¹⁾, à la demande de l'Association des Paralysés de France (APF), 12 000 Français, concernés (51 %) ou non par le handicap, sur l'accessibilité de l'espace public, des transports, des écoles, des services... dans leur commune.

La démarche était analogue à celle de la FUB vis-à-vis des cyclistes. L'enquête, sans prétention scientifique, portait non pas sur les aménagements eux-mêmes, difficiles à quantifier, mais sur les attentes et le ressenti des personnes handicapées, et aussi des personnes âgées en perte d'autonomie, des parents avec poussette, des blessés, des livreurs...

Le retard français

Malgré l'adoption de 3 lois en matière d'accessibilité depuis 1975, la France a un retard énorme dans ce domaine : 9 personnes sur 10 éprouvent des difficultés lors de leurs déplacements quotidiens.

Les jugements sont particulièrement sévères concernant l'accessibilité de la voirie (72 % d'insatisfaits), chez les personnes handicapées (74 %) comme chez les valides (65 %). Une insatisfaction élevée s'observe à propos des trottoirs : « ils sont dans un état déplorable ; il est parfois impossible d'y circuler en fauteuil roulant ou avec une poussette, il faut marcher dans la rue ».

Après la voirie, c'est la thématique de l'accès au transport collectif qui suscite les jugements les plus critiques avec un niveau d'insatisfaction majoritaire (55 % d'insatisfaits).

Des classements qualitatifs

L'enquête a permis un classement des 14 agglomérations dont les aires urbaines ont plus de 400 000 habitants, suivant le taux de satisfaction relatif à l'accessibilité de la voirie (le périmètre géographique retenu est celui de la métropole, certaines communes appartiennent à l'aire urbaine mais non à la métropole) :

- 1 Grenoble 51 %
- 2 Strasbourg 43 %
- 3 Rennes 41 %
- 4 Nantes 40 %
- 5 Lille 31 %
- 6-7 Lyon, Toulon 30 %
- 8 Montpellier 29 %
- 9 Toulouse 28 %
- 10 Nice 27 %
- 11 Rouen 24 %
- 12 Paris 23 %
- 13 Bordeaux 20 %
- 14 Aix-Marseille 8 %

Le classement suivant le taux de satisfaction relatif à l'accessibilité des transports collectifs n'est que légèrement différent :

- 1 Grenoble 81 %
- 2 Rennes 75 %
- 3 Nantes 72 %
- 4 Montpellier 69 %
- 5 Strasbourg 67 %

- 6 Toulouse 60 %
- 7-8 Lille, Lyon 58 %
- 9-10 Bordeaux, Toulon 54 %
- 11 Rouen 50 %
- 12 Nice 49 %
- 13 Grand Paris 26 %
- 14 Aix-Marseille 16 %

Dans les deux classements, la métropole d'Aix-Marseille est la dernière, celle de Grenoble la première, celle du Grand Paris est mal classée.

Plus généralement, c'est à Grenoble (30 %), Rennes (27 %), Nantes et Strasbourg (24 %), que la proportion d'habitants déclarant être rarement ou jamais gênés lors de leurs déplacements quotidiens, tous motifs confondus, est la plus élevée.

En milieu rural

72 % des habitants des communes rurales sont très critiques à l'égard de l'accessibilité des transports collectifs et, par ailleurs, ils font part d'un sentiment d'abandon : « j'habite dans un lieu-dit, et pour sortir il faut prendre la voiture car il n'y a aucun moyen de transport collectif. En ville, il est difficile de se garer. Dans la commune la plus proche de mon domicile, il n'y a qu'un bar et une petite épicerie. On se sent isolé de tout. Sans véhicule on est coincé ». L'APF demande en priorité l'accessibilité des points d'arrêt des transports collectifs.

Jean Sivardière ■

(1) <https://www.apf-francehandicap.org/france-accessible-2020-25843>

Accessibilité d'un Institut Médico-éducatif à Jurançon



©J-M Leïçarrague

En 2018, L'Association de Défense des Usagers des Transports Aquitaine Grand Pau, membre de la FNAUT, a été alertée par les parents d'élèves sur l'extrême dangerosité du parcours piétonnier qu'empruntent les jeunes élèves d'un Institut Médico-Educatif (IME) pour se rendre depuis les arrêts de bus jusqu'à leur école. Ceci dans un environnement routier d'environ 25000 véhicules/jour (RN134).

La commission handicap de l'association s'est rendue sur le terrain, a étudié les différentes faisabilités et a présenté 3 projets réalisables au Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU - Pau Béarn Pyrénées Mobilités) qui en a retenu un.

Après des mois de retards dus aux vicissitudes administratives, compte-tenu du nombre d'interlocuteurs concernés, les quais ont été réalisés sur la RN134. Le SMTU a assumé la totalité des travaux (aménagement des quais, signalétique adaptée).

Début 2020, la mise en service de ces nouveaux quais permet enfin aux élèves de l'IME de prendre le bus dans de bonnes conditions de sécurité.

Jean Michel Leïçarrague ■

Une évaluation des pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Garé de Strasbourg ©FM

Marc Debrincat, Jean Lenoir et le réseau des fédérations régionales de la FNAUT ont réalisé une étude consacrée aux « bonnes pratiques d'intermodalité dans les gares ferroviaires ».

L'évolution du trafic ferroviaire

Le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) a publié en 2016 des projections de la demande de transport de voyageurs aux horizons 2030 et 2050.

Selon le CGDD, on assiste à une diminution lente de la part modale de la voiture individuelle et à une augmentation de celle du transport collectif, qui est passée de 18,7 % à 20,5 % depuis 1990.

Sur la longue distance (plus de 80 km), le CGDD prévoit que le trafic voyageurs va croître de 1,2 % par an entre 2012 et 2030 et de 1,1 % par an entre 2030 et 2050 en raison d'une croissance de la population et d'une progression des salaires.

Le train verrait sa part modale passer de 20,6 % en 2012 à 22,4 % en 2030 et 25,7 % en 2050 malgré le développement du covoiturage et de l'offre de cars Macron.

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

L'intermodalité, un paramètre crucial

Les gares vont donc connaître une forte hausse de leur fréquentation : environ 10 millions de visiteurs ou voyageurs fréquentent chaque jour les 3 000 gares de France ; à l'horizon 2030, ce nombre pourrait passer à 13 millions. L'aménagement des gares en pôles d'échanges multimodaux (PEM) est donc fondamental. Il encouragerait les voyageurs à ne pas redouter le passage d'un mode de déplacement à l'autre et valoriserait l'offre ferroviaire existante.

L'amélioration des parcours dans les gares et leur environnement renforcerait la relation entre le PEM et la ville. Elle permettrait d'élargir la zone d'accès aux gares depuis la ville, et aussi de mieux

répondre aux attentes spécifiques des personnes en situation de handicap et des femmes, premières utilisatrices des transports publics (FNAUT Infos 247).

Faciliter les contacts intermodaux

Marc Debrincat, Jean Lenoir et le réseau des fédérations régionales de la FNAUT ont réalisé une étude consacrée aux « bonnes pratiques d'intermodalité dans les gares ferroviaires » (FNAUT Infos 254).

Il est tout à fait possible d'améliorer l'existant en facilitant les correspondances entre modes de déplacement, généralement peu appréciées des voyageurs. Le but visé est une mobilité « sans couture » :

- par la mise en place d'une signalétique homogène, visible, lisible ;
- et surtout par un rapprochement des lieux d'échange entre modes.

L'étude ne portait pas sur les aspects tarifaires, billettiques et numériques de l'intermodalité (information en temps réel ou aide aux déplacements dans la gare).

Une évaluation des PEM

La FNAUT a ensuite proposé une grille type d'évaluation de l'intermodalité dans un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM). Cette grille porte sur la qualité et l'efficacité des équipements et des services disponibles dans un PEM.

Les PEM suivants ont été évalués, en partenariat avec Gares et Connexions : Albertville, Arles, Beaune, Château-Thierry et Muret. Paul Billet, Christiane Dupart, Claudine Gambet, Bernard Gournay, Antoine Lamotte, Frédéric Laugier, Christian Perrot et Jérôme Rebourg ont participé à ces évaluations pilotées par Marc Debrincat. En 2020, Gares et Connexions sollicitera les FNAUT régionales et les associations locales pour travailler sur les projets d'Espaces Multimodaux Augmentés (EMA) qui visent à équiper certaines gares en systèmes multimodaux facilitant l'accès au train à pied ou à vélo.

Jean Sivardière ■

Un classement des grandes gares européennes

L'association de consommateurs américaine Consumer Choice Center a remarqué que les pouvoirs publics et les consommateurs européens s'intéressent de plus en plus au train pour les déplacements à longue distance. Elle a donc procédé à un classement des 50 plus grandes gares européennes suivant leur adaptation aux besoins des voyageurs.

Un large panel de critères a été utilisé : accessibilité et aide aux voyageurs handicapés, facilités de circulation sur les quais, guichets, propreté, information, signalétique, nombre de destinations directes intérieures et internationales, restauration, magasins, intermodalité, nombre de jours de grève des employés, salles d'attente, horaires d'ouverture, escalators, ascenseurs...

Les résultats de son enquête (qui sera annuelle) sont les suivants (nous indiquons le nombre de points obtenus par chaque gare, le maximum possible étant de 139) :

1 Londres Saint Pancras	116
2 Zürich Hauptbahnhof (Hbf)	111
3 Leipzig Hbf	110
4 Roma Termini	108
5 Munich Hbf	103
6 Hambourg Hbf	99
et Berlin Hbf	99
8 Milano Centrale	96
9 Moscou Kazansk.	94
et Francfort/Main	94
11 Berne et Birmingham	93

La moitié des gares ci-dessus sont allemandes. Les principales gares françaises sont loin derrière elles :

16 Paris-Lyon	87
26 Paris-Nord	80
27 Paris - Saint-Lazare	77
28 Paris-Montparnasse	75
44 Châtelet Les Halles	58
45 Paris-Est	41

Plus de détails sur le site :

<https://consumerchoicecenter.org>

Michel Quidort ■

Le TER était plus compliqué que le TGV

Le déconfinement raté des trains du quotidien en France

Après deux mois de confinement où l'accès aux trains et aux transports publics était quasi libre sans distanciation et sans masque (!), mais très réduit du fait des réglementations empêchant les déplacements, le déconfinement tant attendu s'est révélé un casse-tête dès le 11 mai et jusqu'au 5 juin pour les transports publics et encore plus pour les usagers des trains du quotidien du fait de la distanciation physique imposée.

Bien entendu ces nouvelles règles (collage de millions de stickers, peinture des quais, coupons informatisés...) ont été mises en place dans l'urgence en une semaine et on peut comprendre certaines imperfections. Mais quand cela se traduit par l'empêchement de prendre le train par excès de complications, cela en devient inacceptable.

La limitation des places était gérable dans les **TGV** à réservation obligatoire même si cela en pénalisait l'exploitation pour la SNCF. Même chose pour les **Intercités** où la SNCF a temporairement exaucé son vœu le plus cher depuis des années, à savoir supprimer l'aspect facultatif des réservations (y compris pour les ex-Intercités de Normandie). Les **trains de nuit** n'en parlons plus, l'occasion était trop belle pour les supprimer complètement en France, au grand dam des régions desservies. Certains pourraient revenir cet été...

Tout s'est compliqué pour les TER, ces fameux trains du quotidien soi-disant devenus la priorité. Chaque région les a gérés selon son bon vouloir, avec en général une faible fréquentation.

La plupart n'ont heureusement pas mis de contrainte particulière, et ont simplement misé sur l'information voyageurs (pictogrammes, etc...), y compris sur les axes les plus chargés comme les accès à Lyon ou Marseille, la Riviera, l'Alsace ou le sillon mosellan.

D'autres régions ont inventé des **coupons de rationnement** sur certaines

lignes (Dijon Besançon) ou sur des trains nommément désignés car très chargés (Grand Est)

D'autres enfin, notamment l'Occitanie sur la totalité de ses TER, la Normandie sur la plupart des trains (avec un double système Résa ex-IC / coupons TER), et les Hauts de France sur tous les TER desservant Lille ou Paris-Nord, ont rendu **obligatoire un coupon de réservation gratuit en plus du billet ou de l'abonnement**, et ce, même pour les usagers n'allant ni à Lille ni à Paris, même aux heures creuses, même les week-ends, même pour un court trajet en bout de ligne dans un train vide (ce qui bloquera d'ailleurs cette place sur l'ensemble du trajet !). Les canaux de vente habituels des billets ne précisaient pas si un coupon était nécessaire et ils avaient fini par être neutralisés, tous les TER y apparaissant « supprimés » !

Ce coupon n'indiquait pas une place numérotée mais juste le droit d'utiliser le train. Sinon, l'accès était interdit s'il était contrôlé (grandes gares), ou passible d'une amende de 20€uros. Nombreux sont les ignorants qui ont été ainsi piégés en gare, y compris en correspondance après un TGV, sans solution pour acquérir ce coupon, qui **n'était disponible ni en gare, ni aux guichets ni aux distributeurs** !

Les coupons n'étaient vendus que par Internet, ce qui excluait de fait tous les usagers non connectés ! Le smartphone quasi imposé, **c'est la négation même du service public**.

C'est l'exclusion des usagers par la technologie.

Utiliser un TER dans ces Régions était ainsi devenu plus compliqué que de voyager en TGV, car coupon et billet nécessitaient plusieurs actes d'achat : rechercher les horaires, se procurer d'abord les coupons de rationnement (après s'être créé un compte sur le site TER, ce qui est impossible pour les moins de 16 ans !), acheter ensuite les billets, puis vérifier le train en re-faisant une recherche horaire la veille à 17 heures... En outre les coupons n'apparaissaient pas toujours, notamment la recherche des trajets avec correspondances devait être scindée train par train, et site ou appli divergeaient parfois... Un vrai parcours du combattant. Pendant ce temps là, les bouchons routiers avaient disparu aux abords des grandes métropoles et le prix des carburants était ridiculement bas : **beaucoup se seront détournés durablement du train, devenu beaucoup trop compliqué**.

Heureusement un revirement complet est subitement arrivé le 5 juin pour la Normandie et l'Occitanie et le 8 juin pour les Hauts de France avec la suppression de ce système qui, il faut bien le dire, a « pourri la vie » de nombreux usagers pendant presque un mois.

A chacun son déconfinement

Quelques exemples régionaux (situation au 18 mai) :

- **AURA**

Refus du système de coupons et aucune contrainte particulière.

- **Bourgogne Franche-Comté**

Coupons obligatoires sur Dijon Besançon dans 14 TER de pointe,

accessibles même à un occasionnel. Sur le parcours Dijon Lyon, un nouveau logo sur l'application TER : « attention affluence attendue dans ce TER, veuillez prendre un autre train ».

● Centre - Val de Loire

Suppression de la 1^{ère} classe ; coupon d'accès obligatoire pour tous les abonnés présents à bord des trains de pointe vers Paris venant d'Orléans ou Dreux ; vente uniquement par internet ; amende de 10 à 20 euros en cas d'oubli.

● Grand Est

Pas de coupons mais accès à certains trains (7 en Champagne Ardenne de ou vers Paris) réservé uniquement aux abonnés et personnel soignant sur des trains de pointe.

● Hauts de France

Coupons obligatoires sur tous les trains desservant Lille ou Paris tous les jours, même pour un trajet partiel en bout de ligne, même aux heures creuses...

Accès à ces coupons difficile et complexe : uniquement par internet et smartphone de préférence, échange problématique, un coupon par train en cas de correspondance, système inconnu pour les usagers venus d'ailleurs, et non rappelé lors de l'achat du billet sur Oui-SNCF...

● Normandie

Réservation obligatoire sur les ex-IC en direction de Paris (réservation facultative déjà présente) et coupons seulement sur Rouen-Dieppe et Caen-Granville dans un premier temps ; des trains à « forte affluence » à éviter mais sans mesure de restriction affichée ; extension du système des coupons à partir du 29 mai avant sa disparition subite le 5 juin !

● Occitanie

Coupons obligatoires sur tous les TER, en « vente » 7 jours à l'avance, uniquement par interne ; accès au train refusé en l'absence d'un coupon « Accès train serein » (sic) ; amende de 10 à 20 euros pour tout contrôle à bord en l'absence du coupon.

Gilles Laurent ■



Il n'y a eu aucun contingentement forcé des places sauf sur les trains à réservation obligatoire.

Suisse

La distanciation de 2 mètres est à respecter si possible et sinon le masque est recommandé, ce qui entraîne des situations cocasses sur le Léman Express où les règles françaises sont bien plus contraignantes. Pragmatisme helvète contre rigueur administrative française !

Allemagne

Le port du masque est une forte recommandation, de même que la distanciation de 1,50 à 2 mètres et le paiement sans contact. Sur le site Internet de la DB on trouve un jeu très complet de questions-réponses sur toutes les situations (voyages, tarification, hygiène...), y compris un guide pratique «comment fabriquer son propre masque». Les billets grandes lignes achetés jusqu'au 13 mars restent flexibles jusqu'au 31 octobre.

La Deutsche Bahn reconstitue son offre progressivement, en particulier pour les destinations touristiques nationales vers la mer et la montagne. Le retour à la normale est en cours depuis le 19 mai dans l'ensemble des réseaux régionaux et du S-Bahn. Rappelons qu'à la demande du gouvernement, la DB a dû maintenir 75 % de son offre durant la période de confinement. Cette opération pose donc moins de difficultés qu'ailleurs. Aucune mention n'est faite d'une limitation autoritaire de la capacité des trains ni d'une quelconque réservation obligatoire en grandes lignes ou en régional.

Belgique

Le masque est obligatoire. 95 % des trains intérieurs roulent depuis le 4 mai mais seuls 180 000 voyageurs par jour sont revenus sur 900 000...

Pays Bas

Une distanciation « suffisante » est à respecter. Les chemins de fer néerlandais ont enregistré une chute de fréquentation de 90% par rapport à la normale et ils estiment qu'un retour du trafic à la situation antérieure à la crise sanitaire n'aura pas lieu avant 2025... Dans ce pays, aucune ligne de transport public n'a cessé de fonctionner durant la crise sanitaire.

Grande Bretagne

Le Gouvernement a clairement recommandé de ne pas prendre les transports publics pour éviter la propagation du virus : « C'est un devoir civique d'éviter les transports publics dans toute la mesure du possible ». Les compagnies ferroviaires britanniques n'assurent que 10 % du trafic habituel. Les deux associations de passagers Transport Focus et TravelWatch (membres de la Fédération Européenne des Voyageurs) ont commandé un sondage hebdomadaire pour connaître les attitudes du public vis-à-vis des transports sur un échantillon national de 2 000 personnes : 41 % déclarent ne plus vouloir utiliser les transports pour quelque raison que ce soit « jusqu'à ce qu'ils soient sûrs ». Seuls 18 % souhaiteraient les reprendre dès la fin des restrictions de déplacement.

Michel Quidort ■

Le rapport Philizot victime du coronavirus !

©FM

Confiné depuis près d'un an et demi, le rapport commandé par l'Etat au préfet Philizot sur le devenir des petites lignes ferroviaire reste toujours inaccessible.

Rappelons que la lettre de mission du préfet date du 11 janvier 2019. Elle lui demandait de « bâtir une vision partagée de la gestion de ces lignes », la copie devant être remise au secrétaire d'Etat aux transports en avril 2019 et au Parlement en juin de la même année... Le Parlement l'attend toujours. Depuis, silence-radio jusqu'en février 2020 lorsque, sous le timbre du ministère de la Transition écologique et solidaire, paraît un dossier de presse « Petites lignes ferroviaires – Des plans d'action régionaux ». De rapport Philizot, point. Ou si : y figure en annexe au dossier de presse une synthèse de 9 pages (tout ça pour ça !) intitulée « Rapport Philizot ».

Un retard incompréhensible ?

Pourquoi ces retards ? Ces attermoissements ? Ces promesses jamais tenues de publication sans cesse repoussée ? Le document serait-il à ce point explosif ? Ou périmé avant l'heure ? A l'évidence, sa qualité n'est sûrement pas en cause. La FNAUT, plusieurs fois consultée par le préfet, a apprécié sa connaissance hors pair du tissu ferroviaire français dans ses plus minimes ramifications, tout comme l'écoute dont il a fait preuve. **Alors pourquoi ? Un élément de réponse se trouve peut-être dans « l'édito » introductif signé du secrétaire d'Etat aux transports.** On y lit : « L'heure n'est plus aux rapports, mais, donc, à l'action ». Ainsi, avant même d'être publié, le rapport serait-il dépassé ? On y lit un peu plus loin que, pour les petites lignes, « toutes les possi-

bilités devront être exploitées, mais sans tabou ».

Selon le dossier de presse, seules deux régions, Centre-Val de Loire et Grand Est, auraient conclu avec l'Etat un plan d'action pour moderniser et pérenniser ces « lignes de desserte fine du territoire ». Curieusement, seuls ces deux exemples figurent au dossier, laissant subsister **un sentiment d'incomplétude ou de précipitation prématurée.**

Assez curieusement apparaît aussi, comme mis en exergue, le concept de « train léger », auquel un chapitre entier est consacré. On a l'impression qu'arrive au milieu du débat ce qui semble être présenté comme le kit de survie des lignes en péril. Outre la terminologie discutable – qu'est-ce qu'un train léger ? – est-ce bien là la question ? Le principal handicap de ces lignes n'est-il pas plutôt le défaut d'entretien et de renouvellement dont elles ont souffert depuis des décennies, l'Etat laissant dépérir un patrimoine national essentiel à l'aménagement et à la vie des territoires ?

L'exemple de l'Allemagne

Ce même Etat qui va poursuivre son désengagement en transférant la responsabilité d'une partie de ces lignes à des régions tenues à l'austérité budgétaire, qui devront en outre se débrouiller avec la « patate chaude » de leur éventuelle fermeture... ces lignes restant toutefois dans le patrimoine de l'Etat. Par comparaison, la régionalisation ferroviaire allemande du milieu des années 90 a prévu dès

le début un transfert de ressources aux Länder pour qu'ils puissent assurer leur mission d'autorité ferroviaire régionale : Berlin leur verse 8 milliards d'euros par an. Depuis 1995, 1 208 km de lignes régionales ont été rouvertes en Allemagne (source : association Pro Bahn).

Quant au « train léger » proprement dit, le ministère déclare vouloir encourager « le développement de matériels appropriés ». Mais où sont les industriels, les « Airbus du ferroviaire » capables selon eux de se mesurer avec le marché mondial, et dont c'est le cœur de métier d'étudier, de concevoir et de développer les véhicules adaptés aux dessertes et à leur clientèle ? Faut-il que l'Etat se substitue à eux, avec subventions publiques à la clé ? Dans les années 90, et pour demeurer en Allemagne, les constructeurs d'Outre Rhin ont su anticiper la régionalisation et l'ouverture des services régionaux en proposant chacun – Siemens, Bombardier, LHB (Alstom) – les autorails appropriés, dont les versions et leurs descendants aujourd'hui, roulent depuis un quart de siècle sur les lignes régionales, certaines petites, d'autres plus importantes, du type S-Bahn, sous l'autorité des Länder qui ont pu puiser dans un catalogue conforme à leurs besoins, sans que l'Etat central ait jugé utile de piloter leur développement industriel.

Des investissements d'infrastructure, un soutien financier pérenne de l'Etat et un matériel conforme aux besoins variés des régions et de leur population, c'est ce dont ces lignes de desserte fine du territoire, et les autres, ont besoin.

Michel Quidort ■

« Il y aura un vaccin contre la Covid, mais il n'y en aura jamais contre le changement climatique »

©FM

La crise sanitaire a touché le chemin de fer au cœur de ses activités, le transport de voyageurs en tout premier lieu. Avec à peine 10 % de son trafic habituel, le train s'est effondré. Quand retrouvera-t-il la place qu'il occupait auparavant ?

Le webinar organisé avec la Direction des transports (DG Move) de la Commission européenne le 2 juin dernier a apporté quelques premières réponses. Le sondage effectué auprès des 460 participants a révélé un certain optimisme du monde des transports puisque 38 % d'entre eux ont estimé que le retour à la normale sera effectif d'ici un an (mais pas avant deux ans pour 22 %...)

Seconde satisfaction : la bonne tenue du fret ferroviaire qui a assuré l'approvisionnement des 450 millions d'Européens pendant la crise, et dont on a peu parlé. Les lignes directrices élaborées par la Commission y ont pourvu avec la réalisation des « voies vertes » qui ont réduit à 15 minutes les formalités de passage aux gares-frontières à l'intérieur de l'Union européenne, y compris pour les marchandises dangereuses comme l'oxygène liquide, essentielles pour lutter contre la pandémie.

La situation financière des entreprises ferroviaires apparaît fortement détériorée. Si certains grands opérateurs historiques ont bénéficié des aides d'Etat permises, à bon escient, par l'allègement des contraintes européennes, les plus modestes en open access sont particulièrement menacées. La DG Move a demandé aux Etats-membres de soutenir financièrement toutes les compagnies. Pour la Commission, les plans de sauvetage ne peuvent toutefois se faire qu'au prix d'une forte évolution vers la digitalisation et l'automatisation des opérations, et par un engagement vers une transition énergétique assumée.

Le concept de « railsilience »

La Commission a souligné la réactivité des entreprises ferroviaires pour garantir la sécurité sanitaire du personnel et des voyageurs. La plateforme commune développée par **l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC)** « Task Force Covid 19 » a permis aux opérateurs du monde entier d'échanger leurs bonnes pratiques, en particulier en provenance d'Asie. L'UIC a ainsi développé le concept de « railsilience » avec une première conclusion : pour rétablir la confiance du public et éliminer l'anxiété envers les transports, il faut communiquer sans répit sur les mesures sanitaires introduites dans les gares et les trains.

Pour **l'Organisation intergouvernementale pour les transports ferroviaires internationaux (OTIF)**, dont l'objectif est d'établir des règles communes aux réseaux pour faciliter le trafic international, la crise oblige à développer au plus vite la résilience des chemins de fer à toutes les crises : sanitaires, terroristes, climatiques. La réponse à l'urgence doit néanmoins rester proportionnée et ne pas compromettre les acquis : les aides d'Etat, si elles s'avèrent nécessaires, ne sont envisageables qu'à titre exceptionnel et limitées dans le temps. Le rôle de la puissance publique reste inchangé : maîtrise et gestion des infrastructures et des services publics ferroviaires. L'open access peut ainsi être mis « entre parenthèses » pour sauvegarder le retour ultérieur à son modèle économique. Ainsi le gouvernement britannique a-t-il repris à sa charge les risques sur les coûts et les recettes des franchises ferroviaires pour six mois et

transformé leurs contrats en mandat de gestion. De son côté, le gouvernement autrichien a signé pour trois mois avec les deux opérateurs en open access de la ligne Vienne-Salzburg, ÖBB et Westbahn, un contrat de service public pour leur permettre de traverser la crise.

Approfondir les questions récurrentes

Pour l'UIC, la crise sanitaire a fait ressortir les questions récurrentes qu'il reste à approfondir : conditions et tarification de l'accès aux infrastructures, les bénéfices et les limites des aides d'Etat, la fiscalité des transports et son corollaire, l'équité entre les modes. La coordination entre tous les moyens de transport pour informer et vendre les titres est la condition de leur survie. L'UIC et l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) ont resserré leurs contacts pour faire progresser l'intégration des services réclamée par le public. Pour y parvenir, l'introduction de la 5G dans les chemins de fer et l'ensemble des transports publics est urgente.

La DG Move a eu le mot de la fin. Elisabeth Werner, directrice des transports terrestres à la Commission, ne s'attend pas à une réduction généralisée de la mobilité, mais la demande sera assortie de la part des citoyens européens d'exigences environnementales auxquelles il faut dès maintenant réfléchir. Selon Elisabeth Werner, **« il y aura un vaccin contre la Covid, mais il n'y en aura jamais contre le changement climatique ».** **Le chemin de fer et l'ensemble des transports publics demeurent indispensables pour atteindre les objectifs du « Pacte vert » avec une Union européenne neutre en carbone en 2050.**

Michel Quidort ■

Grèves : un service minimum pour tous garanti et librement consenti

Le transport public est un « service essentiel » qui permet d'accéder à l'emploi, aux services, aux commerces et aux loisirs. Les grèves pénalisent donc fortement les voyageurs dans leur vie personnelle et professionnelle, à commencer par les plus modestes d'entre eux. La FNAUT respecte le droit de grève mais fait valoir le droit à la mobilité, lui aussi constitutionnel. La loi dite Bertrand du 21 août 2007, qui organise un « service prévisible », a constitué un progrès mais, lorsque la grève est très suivie, elle ne suffit pas pour garantir un plan de transport acceptable : elle doit être à la fois améliorée et complétée par l'instauration d'un « service minimum pour tous », de préférence négocié entre les parties prenantes, ou à défaut imposé par la législation.

La mobilité ne cesse de croître. Le transport public est un « service essentiel », indispensable pour accéder aux lieux de travail et de formation, aux services, aux commerces et aux loisirs. Il doit être reconnu comme tel par le gouvernement et le Parlement, au même titre que d'autres services publics : c'est déjà le cas, sous des formes juridiques variées, en Italie, Espagne, Portugal, Grande-Bretagne et Allemagne.

Les grèves dans les transports publics (urbains, routiers et ferroviaires) ont des conséquences immédiates à court et long terme.

- Dans l'immédiat, elles pénalisent, souvent lourdement, les usagers dans leur vie professionnelle et personnelle, en particulier les plus modestes d'entre eux (ménages à faible revenus, travailleurs précaires) et tous ceux qui n'ont pas de solution alternative pour se déplacer (habitants des banlieues et des territoires ruraux, étudiants, usagers non motorisés).

- À plus long terme, les pertes de recettes privent les exploitants de moyens pour investir et renforcer l'offre. Les perturbations du trafic incitent les voyageurs et les chargeurs à se passer du train et à se tourner durablement vers d'autres moyens de transport.

La FNAUT, dont la vocation est de défendre les usagers, ne se prononce pas sur les raisons qui conduisent à la grève, sauf si elles portent sur la politique des transports. Mais elle se préoccupe des conséquences, immédiates et à plus long terme, sur les usagers, voyageurs et chargeurs, et sur l'image du transport public.

La FNAUT respecte le droit de grève inscrit dans la Constitution de 1958 dont l'article 7 dispose que : « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ». Le droit de grève n'est donc pas un droit absolu puisqu'il peut être réglementé.

Elle fait aussi valoir le droit à la mobilité, reconnu par la décision du 28 juillet 1987 du Conseil constitutionnel et réaffirmé dans la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019. Elle s'attache à trouver un compromis entre ces deux droits.

La loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (articles L. 1222-1 et suivants du code des transports relatifs à la continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic) a constitué un progrès : en instituant un processus de négociation,

Quel service minimum ?

La consistance du service minimum reste à discuter. Faut-il maintenir intégralement les services existants aux heures de pointe (2 h le matin, 2 h en fin de journée), comme la FNAUT l'avait proposé en 2003, estimant que la capacité des transports était déjà insuffisante en période normale ? C'est la formule adoptée en Italie, pour les trajets de proximité et à longue distance. Les grèves sont même interdites en Italie pendant les vacances, fêtes et élections.

Faut-il au contraire accepter que certaines dessertes ne soient que partiellement maintenues ? Le service minimum doit-il concerner tous les services, y compris commerciaux ? Doit-il s'imposer à tous les opérateurs ? Ce serait à la négociation proposée de définir le service minimum.

Quelques précisions

1. Le transport public est un service essentiel. C'est pour cette raison que la FNAUT, comme le GART et l'UTP, demande au gouvernement de ramener le taux de TVA de 10 % à 5,5 % pour les services conventionnés.

2. En 2007, la FNAUT a rencontré le ministre du travail Xavier Bertrand et soutenu son projet de loi. Mais l'expérience montre que la loi, mal appliquée, n'apporte pas une information vraiment fiable aux voyageurs en cas de grève.

3. Contrairement à une croyance répandue, la loi du 21-08-2017 n'instaure pas de service minimum, mais seulement un « service prévisible » : elle ne réglemente pas le droit de grève, mais précise les conditions de son exercice et cherche à prévenir la grève.

une procédure de déclaration préalable de faire grève, l'élaboration de plans de transport adaptés au nombre de grévistes après consultation des usagers par les autorités organisatrices et l'obligation d'une publication des plans de transport 24h avant le début de la grève, elle a favorisé une information des usagers leur permettant de s'organiser et de réduire leur gêne.

Ces dispositions ont cependant montré leurs limites.

Si les autorités organisatrices urbaines ont pour la plupart élaboré et adopté des scénarios de plans de transport, la plupart des régions ne l'ont pas fait pour les services ferroviaires, et seules certaines ont consulté les usagers. Les plans de transport sont publiés trop tardivement, seulement la veille de la grève à 17h, au mépris de la loi. La FNAUT demande donc que la loi soit pleinement appliquée :

- élaboration des plans de transport adaptés avec consultation préalable des usagers,
- allongement des délais de déclaration préalable et de reprise du travail, après étude préliminaire si nécessaire, afin que le délai des 24h préalables pour l'information des voyageurs puisse être respecté,
- sanctions financières par l'autorité organisatrice, conformément au code des transports et aux conventions, des entreprises qui n'informent pas correctement les usagers et/ou n'effectuent pas le service annoncé.

La FNAUT souhaite aussi que les services librement organisés des secteurs ferroviaire (TGV) ou routier (cars « Macron ») puissent faire l'objet de dispositions législatives en cas de perturbation prévisible.

Les dispositions du code des transports en cas de perturbation prévisible de trafic ont aussi montré leurs limites en ne traitant pas le cas d'un conflit impliquant un nombre de grévistes élevé et, par voie de conséquence, un plan de transport inexistant ou réduit à presque rien. Ce fut le cas au début lors du dernier conflit, déclenché le 5 décembre 2019. La FNAUT souhaite donc non seulement que ces dispositions soient complétées, mais aussi que le cas des grèves très suivies et prolongées soit traité par ailleurs, de telle

sorte que le service « prévisible » soit un service « minimum pour tous ».

Depuis l'adoption des dispositions du code des transports, la situation a évolué.

- Depuis le 1er janvier 2020, les infrastructures ferroviaires sont gérées et opérées par SNCF Réseau, société anonyme au capital public. La contrepartie naturelle de ce monopole public est l'obligation de rendre le réseau ferré accessible, en cas de grève, à tous les opérateurs, voyageurs et fret. Cette obligation doit s'aligner sur celle des autres gestionnaires d'infrastructures, par exemple ceux des aéroports : les aiguilleurs du rail, indispensables à la libre circulation des trains, doivent avoir les mêmes obligations que les aiguilleurs du ciel.

- Dans le secteur urbain, si les transports des métropoles de province n'ont pas été trop affectés par le conflit récent, les services ont été supprimés sur la quasi-totalité des lignes non automatisées du métro parisien.

- Dans le secteur ferroviaire, une grande disparité est apparue entre l'Ile-de-France et les autres régions françaises, entre les lignes ferroviaires situées dans les régions denses et dans celles qui le sont le moins : les moyens disponibles ont été concentrés sur les premières, les plus fréquentées, alors qu'une quasi-absence de service était constatée sur les secondes (lignes Intercités de jour et de nuit, certains TER et Transilien) ; de ce fait, le maillage du réseau n'a plus été assuré, les usagers des grandes lignes ne disposant pas toujours de correspondance TER.

- Des risques pour la sécurité sont apparus en raison de l'entassement des usagers sur les quais des gares (risques de chute sur les voies) et dans les véhicules (malaises).

La FNAUT propose un service minimum pour tous, garanti et librement consenti :

- Négocié, car comment trouver un compromis entre droit de grève et droit de la mobilité autrement que par le dialogue et la négociation ?
- Négocié entre les exploitants et les autorités organisatrices avec consultation des représentants des usagers, sans intervention législative.

- Qui tienne compte des conditions de sécurité, de la densité de la fréquentation des lignes (différenciation des critères selon les lignes), qui prenne en compte le maillage du réseau et les correspondances TGV/Intercités/TER.

- Qui impose une affectation des moyens disponibles (matériel roulant, personnel) permettant un service minimum garanti pour tous.

- Qui n'intervienne qu'après une franchise d'une journée permettant la mesure de l'intensité du mouvement de grève.

Si la démarche proposée n'aboutit pas, la FNAUT, dont la vocation est de défendre les usagers, sera amenée à réclamer l'instauration d'un service minimum garanti pour tous par la voie législative.

Le dédommagement des usagers doit être automatique chaque fois que le service n'est pas exécuté, et être effectué selon des dispositions identiques sur tout le territoire national et privilégiant le mode de versement le plus simple pour le voyageur.

La FNAUT et les syndicats

La FNAUT n'est pas un syndicat, mais une association de consommateurs. Ses propositions ne doivent pas être interprétées comme une manifestation d'hostilité aux syndicats de traminots et cheminots :

- elle estime que l'instauration d'un service minimum va dans le sens des intérêts bien compris des agents des services publics de transport ;

- la FNAUT est en désaccord avec certains syndicats de cheminots sur divers aspects de la politique des transports (ouverture du rail à la concurrence, polyvalence du personnel) ;

- elle partage par contre nombre de leurs préoccupations (inéquité des conditions de concurrence entre modes de transport ; sous-investissement dans le secteur du transport public, en particulier ferroviaire, et sous-financement par l'Etat, principal responsable de la dette ferroviaire ; maintien des petites lignes et des guichets...).

22^e congrès de la FNAUT

2-4 octobre
ANNECY
2020

Contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile : le rôle des transports collectifs

Le 22^e congrès aura lieu à Annecy, du 2 au 4 octobre 2020.
Il est organisé par la FNAUT nationale et la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes.

Le congrès de la FNAUT est ouvert à un large public concerné par les problématiques de la mobilité : usagers, représentants des opérateurs ou collectivités.

Le programme comprendra :

- des visites techniques (Lyon-Turin, Léman Express, visite multimodale) le vendredi ;
- le vote d'une motion sur la politique des transports du gouvernement ;
- un débat avec des acteurs territoriaux : Grand Annecy, Annemasse Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes, CFF, transports publics genevois ;
- un grand débat avec Jean-Pierre Farandou, PDG de SNCF ;
- l'attribution des prix Ticket Vert et Ticket Rouge de la FNAUT ;
- des ateliers thématiques sur l'organisation de notre fédération ;
- des visites touristiques le dimanche.

Inscrivez-vous dès maintenant sur notre site dédié à l'évènement :

<https://www.annecy2020-fnaut.fr>

Adressez-nous dès maintenant votre point de vue pour la rédaction de la motion générale et des suggestions pour l'attribution des Tickets Vert et Rouge. Merci de votre collaboration.

Renseignements sur le congrès : Fabrice Michel - 01 43 35 35 75

Brèves

Il faut choisir

Selon l'économiste Frédéric Hérain, des décisions, impopulaires au départ, doivent être prises en ville au détriment de l'automobile si on veut développer les autres modes de transport : « beaucoup d'élus veulent faire plaisir à tout le monde. L'erreur hyperclassique, c'est de vouloir relancer le vélo, la marche, les transports publics, tout en confortant la place de la voiture. Or ce n'est pas possible ».

300 millions d'euros pour les trains régionaux autrichiens

En soutien et pour répondre à la crise, le gouvernement autrichien a débloqué une première aide conjoncturelle de 300 millions d'euros pour les chemins de fer régionaux. Une première moitié de cette somme sera injectée dans l'infrastructure ferroviaire, ce qui permettra aussi de maintenir et développer l'emploi dans les PME locales sous-traitantes. La seconde partie servira à améliorer l'offre ferroviaire régionale en fréquence et en amplitude. Un budget complémentaire de 250 millions est prévu pour moderniser les gares et les doter d'équipements intermodaux (parc à vélos, parcs d'échange, bornes de recharge électrique).

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM)
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°284 - 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>



Rentrée difficile pour les transports publics et leurs usagers

Après des semaines de déni des difficultés des transports publics, les premiers signaux positifs ont enfin été adressés mi-juillet par le gouvernement aux autorités organisatrices et aux opérateurs, signaux que les usagers ont reçus avec satisfaction.

Pour autant, ces promesses et engagements ne sont pas inscrits, ou très partiellement, dans la loi de finances. Le plan de relance qui devrait être dévoilé fin août, doit, pour les faire respecter, être ambitieux et proposer des mesures de soutien qui s'inscrivent dans la durée. C'est seulement par l'affirmation d'une politique qui renforce les transports publics urbains, interurbains et ferroviaires que les usagers les reprendront en toute confiance et leur redonneront le rythme de croissance qui était le leur avant le coronavirus.

Ce plan de relance doit absolument déboucher sur un plan rail/climat permettant de lutter contre le changement climatique qui s'accélère dramatiquement. La détermination doit donc s'ajouter à la persévérance dans la conduite du changement d'une politique de mobilité enfin respectueuse de notre environnement.

Ces plans exigent une redéfinition de la politique fiscale de la mobilité, qui doit introduire de l'équité entre les modes de transport et inciter à l'utilisation des modes les plus écologiques : une taxe carbone doit être accompagnée d'une compensation pour les usagers les plus démunis.

Sans concertation avec les associations et sans dialogue avec les usagers, le succès de cette politique restera très incertain.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Les liaisons ferroviaires interrégionales et transfrontalières



Dans une étude réalisée en 2019 pour la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), Dominique Romann, secrétaire de la FNAUT Pays-de-la-Loire, aidé par plusieurs militants de la FNAUT, s'est intéressé non au maillage du réseau ferré en général (FNAUT Infos 276) mais au cas particulier des lignes interrégionales et transfrontalières hors grands axes entre métropoles, qui se trouvent « à cheval » sur les frontières régionales ou nationales.

A travers cette étude dont nous publions un résumé, l'auteur met en évidence les insuffisances de ces liaisons, s'interroge sur les raisons de la situation et propose des pistes pour améliorer le maillage du territoire, l'attractivité et l'utilisation des lignes TER. Beaucoup de ces liaisons pourraient en effet jouer un rôle essentiel pour élargir les possibilités d'emploi, réduire les émissions de gaz à effet de serre et donner plus d'atouts aux villes moyennes face aux grandes métropoles.

Sommaire

Dossier - Les liaisons ferroviaires interrégionales et transfrontalières	2-4
Le choix et l'expérience du voyageur interrurbain	5
Etude - Le coût d'usage de la voiture et le barème fiscal automobile	6
Déplacements domicile-travail en voiture : le régime des frais réels	7
Actualité - Une politique écologique peut-elle être sociale ?	8
Regards sur l'Europe	9
10 mesures pour lutter contre le réchauffement climatique	10
Régions - Parc naturel des Vosges : la navette des crêtes à l'arrêt	11
Brèves - Le livre noir de la SNCF	12

Les liaisons ferroviaires interrégionales et transfrontalières

Ligne Nice-Turin ©MD

Dominique Romann est parti du constat des carences des liaisons interrégionales au niveau de sa région d'origine (Pays de la Loire). Le constat pouvait-il être généralisé à l'ensemble de la France, y compris aux liaisons transfrontalières, et quantifié ?

L'étude a permis de disposer d'un catalogue de ces liaisons, classées « frontière par frontière » en donnant un rapide aperçu de leur état et de leur desserte et de mettre en avant des pistes d'amélioration du maillage du territoire.

Ces liaisons présentent de nombreuses analogies car elles ont pour originalité de dépendre de plusieurs autorités organisatrices régionales (françaises ou étrangères) et de ne pas mobiliser les Etats nationaux, tournés vers les liaisons entre les grandes métropoles européennes.

Les lignes dépendant d'une seule Région n'ont pas été étudiées. Il en est de même des lignes reliant l'Île-de-France et les Régions adjacentes, qui assurent un important trafic pendulaire et dont l'existence n'est pas en rien menacée car elles sont indispensables à l'économie francilienne.

Le contexte

Le réseau ferré français a connu récemment plusieurs évolutions structurales importantes.

- La régionalisation, depuis 2002, a sauvé une partie du réseau TER et a favorisé l'accès au transport public. Le développement des LGV a amené une nouvelle clientèle au TER via les correspondances (20 % des usagers du TGV utilisent un TER au cours de leur déplacement selon la SNCF).

- Le désengagement progressif de l'État s'est fait au profit des LGV et surtout du réseau autoroutier, dont le maillage est aujourd'hui très étoffé et qui concurrence fortement le rail.

- Le choix des investissements s'est fait séparément pour les différents modes de transport, sans vision d'ensemble.

Les atouts sociaux, énergétiques et environnementaux du rail ne sont toujours pas valorisés.

- SNCF Réseau, qui donne la priorité à la maintenance des voies principales les plus circulées, se mobilise peu pour les lignes secondaires : les « petites lignes » classées UIC 7 à 9 sont insuffisamment entretenues.

SNCF Mobilités a délaissé ces « petites lignes » et a plutôt cherché à s'en débarrasser. Ses coûts d'exploitation sont prohibitifs et la fiabilité des services est insuffisante.

Les lignes interrégionales

- De nombreuses liaisons interrégionales (près de 1500 km) sont en danger, en particulier dans les zones montagneuses. Or la maintenance des lignes ou sections de lignes situées à cheval sur les frontières régionales n'est plus financée.

- La fréquence des services assurés sur ces sections est souvent plus faible que sur le reste du réseau. Certes les zones riveraines sont généralement peu peuplées. Cependant les Régions, qui manquent de moyens financiers, privilégient la desserte de leur territoire au détriment des relations avec les régions voisines, et limitent leurs offres à la ville « frontière » (où les correspondances sont mal assurées), c'est le cas des lignes Amiens-Reims ou Rennes-Nantes par Châteaubriant.

- Les gouvernances régionales dont dépendent les lignes interrégionales posent problème quand une ligne ou section de ligne est considérée comme de moindre intérêt par l'une des Régions partenaires.

Il n'existe en effet aucune structure de concertation, au niveau de l'État

ou de l'association Régions de France, pour évaluer le potentiel de la ligne et maintenir une cohérence minimale du réseau.

- Le transfert aux Régions de 18 des 24 lignes dites « d'équilibre du territoire » n'a pas amené, sauf quelques rares exceptions, de renforcement des dessertes.

- La commercialisation de SNCF Mobilités favorise les trajets TGV. Or, face à ce rouleau compresseur, les Régions agissent sans cadre concerté, désignent leur offre TER sous des noms fantaisistes connus des seuls usagers régionaux, et mettent en place des outils d'information et d'achat qui ne contrebalancent pas la mainmise de SNCF Mobilités.

L'aménagement du territoire et l'environnement délaissés

Au moins 3000 km de sections de lignes interrégionales, soit plus de

Fermetures

Des lignes interrégionales ont déjà disparu, et ces fermetures sont intervenues au coup par coup, indépendamment les unes des autres, sans vision globale du réseau :

- Verdun-Saint-Hilaire-au-Temple (90 km), fermée en 2013, d'où l'interruption des liaisons Verdun - Châlons-en-Champagne ;

- Ussel-Laqueuille, fermée en 2014, d'où l'interruption des liaisons Bordeaux-Brive-Clermont et Limoges-Clermont ;

- Pont-Saint-Vincent - Merrey (111 km), fermée fin 2016, d'où l'interruption des liaisons Nancy - Culmont-Chalindrey - Dijon par Vittel et Contrexéville (il existe un autre itinéraire Nancy-Dijon, plus long que le précédent, par Toul et Neufchâteau) ;

- Saint-Claude - Oyonnax, fermée en 2017.

10 % du réseau, sont actuellement sous-utilisés : Epinal-Lure, Livron-Die-Aspres, Thouars-Bressuire, Folligny-Avranches, Guéret-Montluçon...

Une exception française.

Cette situation traduit le manque de politique d'aménagement du territoire par le rail, pourtant le mode de transport le plus à même de répondre aux défis actuels - sociaux, énergétiques et climatiques.

Si l'État s'engage parfois à financer quelques lignes secondaires, en fonction des pressions locales, l'urgence climatique n'a que peu modifié la politique d'ensemble des transports.

Les lignes interfrontalières

Des lignes sont coupées ou sans circulation du fait des priorités des États, qui se mobilisent d'abord sur les liaisons entre métropoles. De nouvelles coupures sont à craindre, par exemple celle de Nice-Turin.

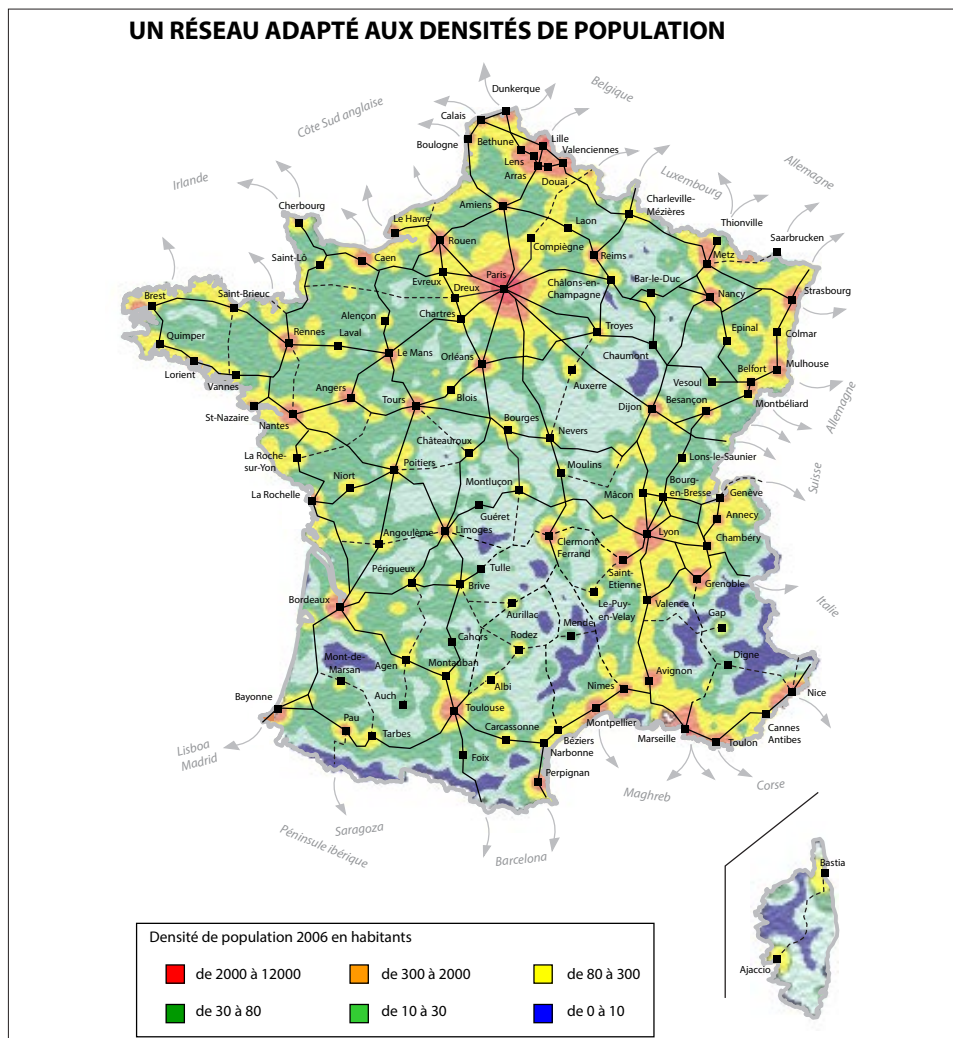
L'exploitation des liaisons transfrontalières se heurte aussi à la défense des pré-carrés des opérateurs historiques (en particulier français) : absence de promotion, lenteur des trains, nombreux retards et suppressions de trains, mauvais référencement dans les moteurs de recherche, correspondances non assurées, volonté de ne pas concurrencer les liaisons entre métropoles.

Les offres satisfaisantes restent l'exception. Cependant les dessertes s'améliorent au bénéfice des navetteurs transfrontaliers autour des pôles d'emploi et de services (Luxembourg, Strasbourg, Bâle, Genève). De plus, les pays étrangers concernés sont actifs en faveur du rail : on vient de le vérifier avec l'ouverture de la liaison Genève-Annemasse (CEVA).

Quelques exemples de lignes à redynamiser

Normandie et Hauts de France

- Rouen-Amiens-Lille : la ligne est moderne et électrifiée, mais la SNCF pousse une partie des voyageurs à faire le détour par Paris... plus long (3h30 contre 2h42 avec un changement de gare à Paris) et deux fois plus cher. La



fréquence des dessertes est insuffisante, les horaires sont mal conçus (le dernier départ de Lille a lieu à 17 h ; le vendredi soir, de nombreux étudiants rentrent à Rouen en voiture). Une entente entre les Régions permettrait d'avoir 5 à 6 liaisons Rouen-Amiens-Lille sans changement à Amiens.

Hauts de France et Grand Est

- Lille-Metz : la section « frontalière » Hirson - Charleville-Mézières est très faiblement utilisée par les TER. Un renforcement de la desserte birégionale Lille-Charleville-Metz-(Nancy/Strasbourg) avec de bonnes correspondances est souhaité. Un train de nuit Calais Strasbourg aurait une clientèle. Une liaison Lille-Luxembourg par Longwy serait plus performante que par la Belgique (Liège, Namur).

- Amiens-Laon-Reims : des trains Amiens-Laon et Laon-Reims existent, mais sans correspondances organisées. Le potentiel du croisement avec la LGV Paris Lille est inexploité. La FNAUT propose une desserte cadencée Amiens-Reims en correspondance

à Amiens avec les Intercités Boulogne-Paris et à Reims avec le TGV Est et vers Dijon ; la création de TER rapides Lille-Reims est possible et nécessaire.

Grand Est et Bourgogne-FC (BFC)

- Culmont-Chalindrey - Dijon : cette section est utilisée par du trafic fret (corridor européen n° 2 Mer-du-Nord - Méditerranée), qui est loin de saturer la ligne. Le nœud ferroviaire de Culmont, alimenté par les lignes affluentes venant de Reims, Troyes, Nancy et Dijon doit être valorisé par les Régions Grand Est et Bourgogne - Franche-Comté (BFC).

- Epinal-Belfort : une réhabilitation complète de la ligne est nécessaire après les travaux d'urgence prévus. Il est nécessaire de renforcer la desserte et de prolonger les TER Epinal-Belfort jusqu'à la gare TGV de Meroux, en correspondance avec les TGV circulant sur la LGV Rhin-Rhône (FNAUT Infos 275).

Bien d'autres lignes interrégionales ont été examinées par Dominique Romann et ses collègues. Nous les indiquons ci-dessous.

Centre - Val de Loire et BFC

- Montargis-Nevers.
- Tours-Nevers-Dijon.

BFC-AuRA

- Dijon - Bourges-en-Bresse.
- Belfort-Besançon-Lyon.
- Besançon-La Cluse-Nurieux.
- Nevers-Saincaize-Moulins-Paray-le-Monial-Lozanne-Lyon.
- Dijon-Montchanin-Paray-le-Monial-Moulins-Clermont.
- Nevers-Saincaize-Moulins.
- Mâcon-Bourg-Ambérieu.

Centre Val de Loire - AuRA

- Bourges-Montluçon.

AuRA-PACA

- Grenoble-Veynes-Aix-Marseille.
- Livron-Briançon.

PACA-Occitanie

- Avignon-Nîmes.

AuRA-Occitanie

- Givors-Villeneuve-les-Avignon.
- Arvant-Alès.
- Clermont-Béziers.
- Clermont-Toulouse.

AuRA-Nouvelle Aquitaine (NA)

- Clermont-Aurillac-Brive.



- Limoges-Montluçon-Lyon.

- Brive-Tulle-Clermont.

Nouvelle Aquitaine-Occitanie

- Agen-Auch.
- Limoges-Brive-Rodez-Millau.
- Limoges-Toulouse.

Centre Val de Loire - NA

- Châteauroux-Limoges.

Pays de la Loire - NA

- Nantes-Bordeaux.
- Saumur-La Roche sur Yon.

Pays de la Loire - Centre

- Nantes-Orléans.

Pays de la Loire-Centre et Normandie

- Caen-Tours.

Pays de la Loire - Bretagne

- Rennes-Châteaubriant-Nantes.
- Rennes-Laval-Angers-Nantes.
- Rennes - Saint-Nazaire.

Normandie-Bretagne

- Caen-Dol-Rennes.

Parmi les lignes transfrontalières abordées, citons :

- Dunkerque-Gand ;
- Saint-Quentin - Mons ;
- Charleville-Namur ;
- Metz-Trèves ;
- Haguenau-Rastatt ;
- Colmar-Freiburg ;
- Besançon - la Chaux-de-Fonds ;
- Chambéry-Turin ;
- Nice-Turin ;
- Marseille-Gênes ;
- Perpignan-Figueras ;
- Toulouse-Latour de Carol-Barcelone ;
- Pau-Saragosse ;
- Bayonne-Irun.

Résumé par Marc Debrincat
et Jean Sivardière ■

L'étude de Dominique Romann est disponible en téléchargement sur le site web de la FNAUT (rubrique études) : <https://www.fnaut.fr>

Quelques pistes d'action

C'est finalement toute la politique des transports qui doit être réexaminée si l'on veut vraiment relancer les lignes interrégionales et les lignes interfrontalières.

La **fiscalité** du secteur des transports doit être revue. La suppression des aides aux modes polluants et leur taxation au profit des modes peu polluants s'impose.

La gratuité d'axes rapides routiers, à la charge de la collectivité nationale, doit être revue. Est-il cohérent de financer une autoroute gratuite parallèle à la ligne des Causses, y compris pour les usagers non riverains qui ne participent pas au développement local ? C'est du développement durable à l'envers...

Il est nécessaire de passer du simple calcul économique au **bilan**

global intégrant les coûts externes pour le choix des investissements et des aides au fonctionnement des différents modes de transport.

Les **schémas directeurs d'axes** (tous modes confondus) doivent respecter les objectifs de baisse de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre, à obtenir en particulier en modifiant les parts modales.

Il faut faire des choix et arrêter d'investir en se contentant de répondre à la demande et en augmentant la capacité du mode ferroviaire

Il faut définir un **réseau ferré d'intérêt national**. L'Etat (ou l'Union européenne pour les lignes transfrontalières) doit prendre en charge la responsabilité d'un service de base maillant le territoire.

Des moyens financiers supplémentaires doivent être attribués aux **Régions** pour qu'elles puissent assurer des fréquences attractives sur les lignes interrégionales.

L'action des Régions frontalières et des associations est déterminante dans l'avancement des dossiers.

Il faut donc favoriser une implication plus directe des habitants et usagers dans le choix des investissements. Les décisions sont actuellement prises par des décideurs politiques et économiques surtout utilisateurs de modes rapides (avion et parfois TGV) et individuels (voiture). L'exemple suisse montre que la consultation des habitants aboutit à un meilleur compromis entre mobilité et environnement.

Les choix et l'expérience du voyageur interurbain

Le cabinet 6t a été chargé par l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST) d'étudier les critères du choix des voyageurs interurbains et leur opinion sur les itinéraires proposés et la qualité des services offerts par les 4 modes en concurrence directe (en dehors de la voiture, dont les atouts et inconvénients sont bien connus) : train, covoiturage, autocar et avion.

Le cabinet 6t a procédé, début 2018, à 20 entretiens semi-directifs avec des voyageurs interurbains, puis il a retranscrit leurs expériences, attentes et suggestions d'amélioration des services.

Les personnes interrogées étaient 10 hommes et 10 femmes d'âges variés, habitant un pôle urbain de plus de 200 000 habitants desservi par le TGV, et supposés pouvoir choisir librement l'un des 4 modes.

Ces entretiens qualitatifs ne reflètent pas les parts modales des 4 modes considérés (hors voiture), mais ils renseignent utilement sur leur perception par le public.

Les critères du choix modal

Le train bénéficie d'une très bonne image : rapide, pratique (bagages), facile d'accès, confortable, sûr, reposant, permettant de travailler (mais la SNCF est critiquée : retards, manque d'information). Le train est le premier mode envisagé (surtout par les personnes seules), sauf si le trajet est trop cher ou trop long, ou si les horaires sont inadaptés. Curieusement, les qualités écologiques du train sont peu citées.

Les freins à l'usage du train sont eux aussi bien connus : le train est peu performant sur les trajets transversaux ; les correspondances et les détours sont dissuasifs ; il est peu fiable (retards, grèves), et peu adapté aux personnes à mobilité réduite.

Le covoiturage bénéficie lui aussi d'une bonne image : économique (un aspect apprécié des jeunes), pratique, convivial, écologique (« c'est un usage responsable de la voiture »).

Ses atouts : il permet d'atteindre des lieux inaccessibles par le train ; il offre presque un trajet porte-à-porte (cet atout suppose une offre de trajets suffisamment variée).

Les freins à son usage : la contrainte, surtout lors de longs trajets, de la conver-

sation « obligatoire » avec un inconnu ; les contraintes horaires d'organisation du voyage ; le manque de confiance dans le conducteur et le véhicule ; la crainte d'une agression.

L'autocar Macron ne bénéficie pas d'une bonne image : trop lent, inconfortable pour les longs trajets, surtout pour les seniors (bruit, pas de place pour les jambes, impossibilité de se déplacer dans le véhicule), difficile à repérer sur le lieu du départ, souvent inaccessible aux personnes à mobilité réduite, gêné par les embouteillages, plus polluant que le train.

Son atout principal : il est meilleur marché que le train, une caractéristique appréciée surtout par les jeunes, et pratique pour les courtes distances (moins de 300 km, pas de pause imposée au chauffeur) malgré son inconfort, par exemple pour rejoindre un aéroport. Mais le car est choisi en dernier recours et refusé par de nombreux voyageurs.

L'avion a une image mitigée : rapide donc adapté aux longues distances, en particulier pour les voyages vers les pays limitrophes, devenu d'un prix abordable comparé à celui du train, pratique pour les trajets transversaux mal desservis par le train, mais polluant, surtout sur les trajets courts, d'un usage contraignant, voire même stressant, une desserte inhomogène du territoire par les compagnies low cost.

Les freins à son usage : son inconfort et son manque d'agrément, ses nuisances (bruit, pollution de l'air) et sa contribution à l'effet de serre, les temps d'attente (formalités d'embarquement, contrôles de sécurité), les temps d'accès aux aéroports.

En conclusion, le diagramme ci-dessous présente les atouts relatifs des différents modes, selon 4 dimensions : attractivité tarifaire, confort, rapidité, accessibilité territoriale.

Ce diagramme a été construit en se basant sur les ressentis exprimés par les répondants, et non pas sur des données objectives.

Curieusement, le paramètre fréquence des dessertes - crucial pour le voyageur - a été ignoré : cette fréquence est insuffisante pour le train, forte pour l'avion à bas coût et le covoiturage, faible pour le car.

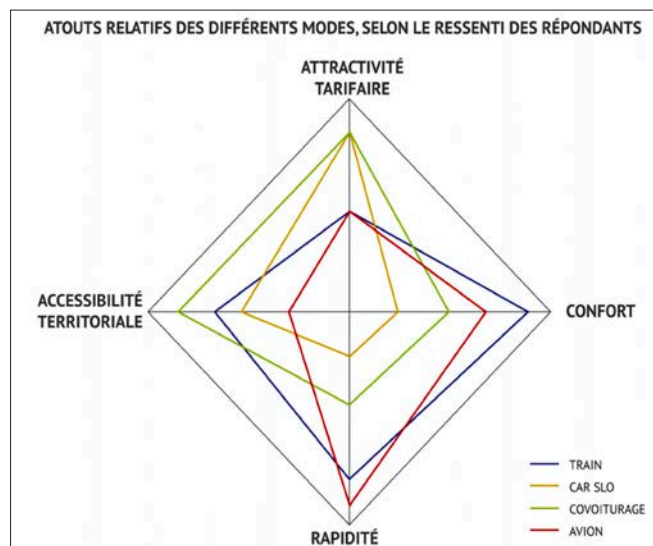
Le rôle de la SNCF

Après avoir précisé les critères du choix du mode, le cabinet 6t a examiné le déroulement du voyage dans chaque mode et dégagé des recommandations aux transporteurs.

La SNCF peut améliorer considérablement ses prestations (remaillage du réseau, vitesse et confort des trains, simplification et baisse des tarifs, renforcement d'une offre souvent squelettique, voir FNAUT Infos 258, 276, 277).

Si c'était le cas, les modes concurrents - voiture, covoiturage, car et avion - retrouveraient une place plus modeste, et plus acceptable sur le plan économique et écologique, sur le marché du transport interurbain. Ils se contenteraient de compléter la panoplie à la disposition du voyageur, et de stimuler par leur présence l'exploitant ferroviaire.

Jean Sivardière ■



Le coût d'usage de la voiture et le barème fiscal automobile

Nous avons rendu compte, dans FNAUT Infos 281, d'une expertise de Jean-Marie Beauvais sur les coûts des déplacements pour les voyageurs, qui concernait tous les modes, dont la voiture : 35,3 centimes par km.

Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, a de son côté précisé le coût d'usage de la voiture : 36,1 centimes par km (33,5 hors trajets particuliers impliquant péages et stationnement : autoroutes, tunnels, trajets urbains). Les résultats des deux experts sont très voisins, puisqu'ils ont utilisé les mêmes données officielles.

Ce coût se décompose ainsi :

- coût marginal (carburants, lubrifiants, stationnement, péages) 36 % ;
- coût variable (entretien, réparations et pièces détachées) 28 % ;
- coût fixe, indépendant du kilométrage parcouru (assurance, décote ou perte progressive de valeur du véhicule, carte grise) 36 %.

La voiture moyenne a une puissance fiscale de 6 CV, elle est âgée de 9 ans. Elle parcourt 13 117 km par an, d'où un coût annuel de 4 732 €. Une grosse voiture roulant beaucoup coûte évidemment plus cher (mais un peu moins cher par km). L'âge de la voiture influe peu sur son coût : le total décote + réparations est constant au cours du temps.

L'évolution depuis 2008

En euros courants, le coût moyen de la voiture a augmenté de 9 %, mais l'inflation a été de 10,5 %.

Hors inflation, le coût de la voiture a baissé en 10 ans, passant de 37,7 centimes 2018 par km en 2008 à 36,1 centimes 2018 (- 4 %).

Depuis 2016, la tendance s'est cependant inversée : les ménages achètent davantage

de véhicules neufs et roulent davantage, la hausse des coûts de main d'œuvre augmente les dépenses d'entretien et de réparations, le prix des carburants et les péages ont augmenté.

Les dépenses des ménages et celles des entreprises

Au total, sachant que 32 688 000 voitures étaient en circulation dont 29 647 000 étaient possédées par des ménages, les Français ont dépensé, en 2018, 140 Md € pour pouvoir circuler en voiture.

Les entreprises ont dépensé de leur côté 14,4 Md € pour la circulation de leurs 3 041 000 voitures. Une somme très supérieure au produit du versement transport des entreprises, affecté au financement des transports collectifs urbains et contre lequel s'élève le MEDEF : 8,5 Md € en 2017.

Un coût mal apprécié

Le coût annuel de la voiture donné par Bruno Cordier, 4 732 €, est très supérieur à celui évalué par IPSOS, environ 2 700 €, à partir des déclarations des automobilistes.

Ces derniers ont en effet tendance à minimiser le coût de la voiture car ils ne prennent en compte que les dépenses immédiates (coût marginal), sous-estiment les frais d'entretien et de réparations, et oublient généralement la décote (environ 1 400 € par an).

A l'inverse, le lobby automobiliste (Automobile-Club, Union

Routière, presse automobile) sur-évalue très largement (de 53 % jusqu'à 115 %, soit entre 55,1 et 77,6 centimes par km) le coût d'usage de la voiture afin de montrer que l'automobiliste est « une vache à lait ».

Le lobby utilise en effet des valeurs s'écartant fortement des valeurs moyennes : voitures neuves se dévaluant rapidement, frais d'entretien très élevés, accessoires coûteux, garage privatif...

Le barème fiscal

Le barème fiscal permet d'évaluer les frais réels de déplacement domicile-travail d'un salarié utilisant un véhicule personnel (le plus souvent en solo) et optant pour le régime des « frais réels » déductibles.

Pour une voiture de 6 CV et une distance domicile-travail de 25 km, l'application du barème fiscal 2018 donne des « frais réels » de 4 383 €, soit une moyenne de 44 centimes par km. Les éventuels péages et frais de stationnement peuvent être ajoutés à ce montant.

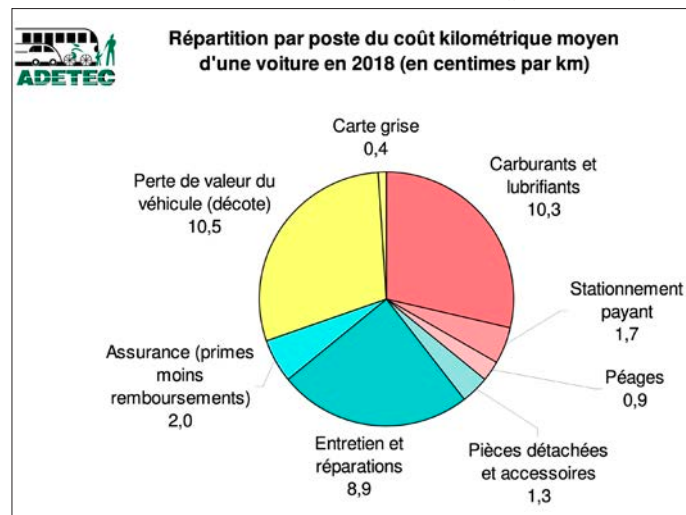
L'écart par rapport au coût moyen (33,5 centimes par km hors péages et stationnement) est donc de 31 %.

Ce barème fiscal a fait l'objet de plusieurs articles citant les travaux de Bruno Cordier et soulignant sa sur-évaluation (FNAUT Infos 186, 207, 261). Il constitue une **niche fiscale** très importante, anti-économique et anti-écologique, pourtant négligée depuis des années par les gouvernements successifs.

Le manque à gagner pour les caisses de l'Etat est de l'ordre d'un milliard d'euros par an.

En outre, le barème favorise les voitures les plus énergivores et les plus polluantes, car il augmente avec la puissance fiscale ; il incite le salarié à utiliser sa voiture pour aller travailler, et à travailler loin de son domicile (la distance est théoriquement limitée à 40 km mais les dérogations sont nombreuses et les contrôles sont rares).

Suite aux travaux de Bruno Cordier et d'autres auteurs, le gouvernement Ayrault a tout de même plafonné le barème à 7 CV en 2013.



Déplacements domicile-travail en voiture : le régime des frais réels

L'impôt sur le revenu

L'impôt sur le revenu dépend du nombre de parts du foyer fiscal et du revenu net imposable.

Le nombre des parts du foyer fiscal dépend de sa composition : il est de 1 part par adulte, 0,5 part par enfant jusqu'au 2ème, 1 part par enfant supplémentaire à partir du 3ème. Un couple ayant 2 enfants mineurs compte pour 3 parts ; s'il a 3 enfants, il compte pour 4 parts.

Le revenu net imposable est le revenu total du ménage divisé par le nombre de parts. Différents taux d'imposition s'appliquent à chaque tranche du revenu ainsi calculé.

En 2019, 33 % des foyers fiscaux étaient dans la tranche à 0 %, 53 % dans celle à 11 %, 13 % dans celle à 30 % et seulement 1 et 0,2 % respectivement dans celles à 41 et 45 % (on dit qu'un foyer est « dans la tranche à x % » si la partie supérieure de son revenu est dans cette tranche).

Les salariés sont soumis à l'impôt sur le revenu après déduction des frais professionnels. Ils ont le choix entre la déduction forfaitaire de 10 % et la déduction du montant réel.

Seuls sont considérés ici les frais de déplacement domicile-travail en voiture,

auxquels il est autorisé d'ajouter les frais éventuels de péages et de stationnement et les intérêts d'emprunt en cas d'achat de la voiture à crédit.

Les frais réels

Un salarié a-t-il intérêt à opter pour le régime des frais réels ? Il n'est intéressant de déduire les frais réels que si ces frais dépassent 10 % du salaire net imposable (il ne s'agit pas alors d'une réduction d'impôt, mais d'une déduction du salaire net imposable).

Soit par exemple un salarié habitant à 25 km de son lieu de travail (soit 50 km aller-retour), se rendant 210 jours par an sur son lieu de travail (soit au total 10 500 km) avec une voiture de 6 CV, ayant un salaire net imposable annuel de 20 000 € (soit 1 667 € par mois) et imposé au taux marginal de 11 %.

S'il choisit le régime des frais réels, il peut déduire la somme de :

$$10\,500 \times 0,32 + 1244 = 4604 \text{ €}$$

(soit un coût kilométrique de 44 c/km qui surestime le coût réel d'environ 31 %)

L'économie d'impôt est de $506 - 220 = 286 \text{ €}$ soit seulement 8 % de ce que lui coûtent effectivement ses trajets sur l'année, soit 3 517 € (hors péages et stationnement).

Ses dépenses nettes de déplacement domicile-travail sont alors de $3\,517 - 286 = 3\,231 \text{ €}$ par an, soit 269 € par mois, ce qui représente une part importante de son salaire (16 %).

Le régime des frais réels est d'autant plus intéressant pour le contribuable que son salaire est faible et que sa distance domicile-travail est importante. Ceci étant, l'économie d'impôt reste très inférieure au coût annuel du déplacement domicile-travail en voiture.

<http://www.adetec-deplacements.com> (voir la rubrique Etudes et documents à télécharger)

Comme l'a montré Bruno Cordier après avoir étudié 126 cas particuliers représentatifs de la situation possible du salarié, bien que le barème fiscal soit particulièrement avantageux, l'économie d'impôt (elle peut dépasser 1 500 €) est, dans tous les cas, très nettement inférieure au coût des trajets domicile-travail, qu'il vaut mieux chercher à réduire.

Dans un arrêté paru le 29 février, le gouvernement a mis à jour le barème forfaitaire 2020. Tous les montants ont été augmentés de 1 % par rapport au barème 2019. Ci-dessous le barème 2019 valable pour le calcul des frais 2018.

Barème kilométrique 2019			
Puissance de la voiture	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 km à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	$d \times 0,451 \text{ €}$	$(d \times 0,270) + 906 \text{ €}$	$d \times 0,315 \text{ €}$
4 CV	$d \times 0,518 \text{ €}$	$(d \times 0,291) + 1136 \text{ €}$	$d \times 0,349 \text{ €}$
5 CV	$d \times 0,543 \text{ €}$	$(d \times 0,305) + 1188 \text{ €}$	$d \times 0,364 \text{ €}$
6 CV	$d \times 0,568 \text{ €}$	$(d \times 0,32) + 1244 \text{ €}$	$d \times 0,382 \text{ €}$
7 CV	$d \times 0,595 \text{ €}$	$(d \times 0,337) + 1288 \text{ €}$	$d \times 0,401 \text{ €}$
d représente la distance parcourue en kilomètres			

Une politique écologique des transports peut-elle être sociale ?



©Tiomax (Pixabay)

Le transport public doit répondre aux besoins sociaux : il doit par exemple tenir compte des horaires de travail décalés (santé, nettoyage) et desservir tous les lieux de travail (y compris les week-ends et le 1er mai, voir FNAUT Infos 185, 212, 226). Une politique de service public sert tous les usagers, motorisés ou non (de la même manière, l'adaptation du transport public aux personnes handicapées est utile aussi aux personnes valides). Mais certains arguments « sociaux » n'ont rien de social : ils instrumentalisent les ménages modestes et servent d'alibi pour justifier des choix démagogiques ou s'opposer à des mesures utiles à tous, citoyens et ruraux, usagers des transports publics, cyclistes et automobilistes. Par leurs effets pervers, ils se retournent contre ceux qu'ils prétendent défendre. La FNAUT préconise au contraire une politique écologique bénéfique pour tous.

Le 80 km/h

Le sociologue Matthieu Grossetête critique le 80 km/h (Libération, 2-02-2020) : « les conducteurs ruraux les plus pauvres sont les premiers verbalisés, le 80 km/h conduit moins à réduire la mortalité routière qu'à pénaliser les milieux populaires ».

Or le 80 km/h améliore la sécurité de tous, y compris celle des automobilistes modestes des zones périurbaines et rurales habitant loin de leur lieu de travail, et il leur permet d'économiser le carburant. Le code de la route doit rester national, la sécurité est une responsabilité régalienne de l'Etat (FNAUT Infos 277).

La gratuité des transports

Selon ses promoteurs, la gratuité des transports urbains garantit le droit à la mobilité. Or une tarification solidaire au quotient familial - voire la gratuité en l'absence de tout revenu - peut atteindre cet objectif.

Et la gratuité paupérise vite le transport public, privé des recettes de ceux qui peuvent payer (à Grenoble, elle coûterait 61 M€ par an, soit 3 km de tramway). Les ménages défavorisés,

non motorisés, en sont bénéficiaires à court terme, mais les premières victimes ensuite car elle oblige à abandonner les gros investissements et à maintenir une offre médiocre (FNAUT Infos 268). Elle accentue une double fracture : entre les petites villes où la voiture reste dominante, et les métropoles où sa part modale se réduit peu à peu ; entre les zones périurbaines, où le transport reste payant, et les centres.

L'écotaxe

Une écotaxe sur les camions en transit entre la France et l'Italie a été présentée par les Amis de la Terre comme une mesure anti-sociale qui augmenterait le prix des biens de consommation courante (en réalité de moins de 1 %). Mais l'abandon de l'écotaxe, une catastrophe pour les petits et grands projets ferroviaires (FNAUT Infos 254), a renforcé la dépendance automobile.

Le péage urbain

Le péage urbain est souvent considéré comme anti-social : il pénaliserait les ménages pauvres qui ne pourraient plus circuler en ville, tandis que les riches l'acquitteraient aisément et rouleraient

librement. Ainsi Pierre Chassera, animateur de l'association 40 millions d'automobilistes, dénonce « une insupportable sélection par le fric ».

Or le péage urbain provoque une chute de la circulation (jusqu'à 30 % à Milan), donc des nuisances auxquelles les plus démunis sont les plus exposés (les loyers sont moins élevés au bord des axes bruyants), et son produit permet de financer les investissements de transport public et d'étoffer l'offre, dont les plus pauvres, non motorisés, bénéficient.

Quant à l'automobiliste modeste habitant en zone périurbaine, il peut se rabattre sur un parking relais proche d'une gare TER ou d'un terminus de tramway, et limiter ainsi son trajet en voiture, puis accéder librement à la ville, donc faire des économies (le péage urbain n'est évidemment envisageable que si le transport collectif est déjà bien développé ou s'il est renforcé).

Le barème fiscal kilométrique

Le barème fiscal kilométrique incite l'automobiliste à se rendre quotidiennement à son travail en voiture, à utiliser une grosse voiture et à habiter loin de son travail (FNAUT Infos 261), donc à consacrer une part importante de son budget à ces déplacements. Limiter cette niche fiscale serait très écologique, et amènerait l'automobiliste à faire de économies.

La concurrence ferroviaire

La concurrence ferait, selon ses détracteurs, augmenter le prix du train au profit des actionnaires des exploitants. Mais en Allemagne où, au contraire, la

concurrence régulée dans le cadre de délégations de service public n'a que des effets bénéfiques : offre renforcée, fréquentation accrue, contribution publique au transport régional en baisse.

Le TGV et l'avion

Le TGV serait « le train des riches » (FNAUT Infos 194) : l'argent public serait utilisé de manière plus juste pour améliorer les transports de la vie quotidienne (mais les déplacements à longue distance font de plus en plus partie de la vie quotidienne). Or bien des voyageurs modestes profitent des petits prix de la SNCF ; le TGV rapporte de l'argent à la SNCF et lui permet d'investir ; et il est le meilleur outil pour absorber du trafic aérien (et routier : voir FNAUT Infos 278), donc pour lutter contre l'effet de serre qui nous affecte tous.

La TICPE

Selon le lobby automobile, la TICPE pénalise les conducteurs modestes. Or toute taxe environnementale peut être accompagnée d'une aide aux personnes pénalisées.

La chute spectaculaire du prix du pétrole a provoqué celle du prix des carburants routiers, elle rend possible une augmentation de la TICPE. Un seul centime de taxe supplémentaire sur le carburant routier (chiffres 2018) rapporterait à l'Etat 520 M€, 271 M€ si seul le carburant automobile était taxé (FNAUT Infos 281).

Avec cet argent, on pourrait limiter la dépendance automobile dont souffrent tous les habitants modestes (SNCF Réseau évalue à 8 Md€ le coût de la régénération de l'ensemble des « petites lignes »). Il est légitime que les bénéfices de la baisse du prix du pétrole soient partagés entre automobilistes et usagers des transports.

Rechercher la justice sociale dans le secteur des déplacements ne consiste pas seulement à rechercher la protection immédiate des ménages modestes, mais à rechercher aussi leur intérêt à plus long terme en réduisant la dépendance automobile, donc à favoriser la marche, le vélo et les transports publics, modes écologiques et accessibles à tous.

Jean Sivardière ■

Regards sur l'Europe

Plus un tué sur les routes européennes en 2050 ?

Adina Valean, la Commissaire européenne aux transports, a présenté les chiffres de la sécurité routière dans l'Union. 22 800 personnes ont trouvé la mort lors d'accidents en 2019, soit 7 000 de moins qu'il y a 10 ans (-23%). A cette occasion, la Commissaire a affiché l'objectif ambitieux de « zéro mort et zéro blessé grave sur les routes européennes en 2050 ». Parmi les pays les plus sûrs, on compte la Suède (22 morts/million d'habitant) et l'Irlande (29/million), les plus dangereux étant la Roumanie (96/million), la Bulgarie (89/million) et la Pologne (77/million), la moyenne de l'Union européenne étant de 51/million. On estime que chaque vie perdue sur la route s'accompagne de cinq blessés graves qui subiront les conséquences de l'accident leur vie durant. Le coût externe des accidents de la route est estimé à 280 milliards d'euros par an, ce qui équivaut à 2 points de PIB européen.

Dans sa « Vision zéro » décès sur les routes en 2050 (et 50% de vies épargnées en 2030), la Commission prévoit un plan de sécurité (« Safe System ») incluant : une utilisation intensive des équipements de protection, la diminution de la vitesse et un suivi amélioré des victimes, ainsi que la poursuite des contrevenants au-delà des frontières nationales.

Droits des voyageurs : procédure d'infraction contre la France

Le 16 juillet, la Commission européenne a lancé une procédure d'infraction contre la France pour non-respect du droit des voyageurs à se faire rembourser en espèces lorsque leur billet a été annulé suite à la pandémie. La France, et neuf autres pays : la Croatie, Chypre, la Grèce, l'Italie, la Lituanie, la Pologne, le Portugal, la République tchèque et la Slovaquie, ont en effet autorisé le remboursement par avoirs, ce qui contrevient à la directive européenne 2015/2032 sur les voyages à forfait. Ces pays sont invités à se mettre en conformité avec la loi européenne sous un délai de deux mois. Dans la négative, la Commission saisirait alors la Cour de justice des communautés européennes. En effet, si la pratique des bons d'échange, ou avoirs, est autorisée,

celle-ci ne peut avoir lieu qu'avec l'accord du voyageur, et ne peut en aucun cas être imposée par le prestataire. Tel n'est plus le cas en France depuis l'ordonnance du 25 mars 2020 qui, au mépris de la primauté du droit européen sur le droit national, a instauré un système d'avoirs pour les voyages à forfait annulés remboursables seulement au bout de 18 mois.

Floraison des trains de nuit en Europe

Les créations de services ferroviaires de nuit se multiplient à travers l'Europe, confirmant la tendance au renouveau souhaité par de nombreux citoyens de l'Union européenne.

A tout seigneur tout honneur : les chemins de fer autrichiens ÖBB continuent d'étendre leur réseau de trains de nuit qui compte maintenant 26 lignes entre l'Autriche, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, la Pologne, la Belgique, la Slovaquie, la Croatie et la République tchèque, et prochainement les Pays-Bas.

Le 23 juillet dernier, le gouvernement suédois a annoncé le lancement mi-2022 d'une liaison nocturne Stockholm-Malmö-Hambourg-Bruxelles, pour laquelle un premier budget de 30 M€ a été débloqué.

Côté initiative privée, il faut noter la création par la compagnie tchèque RegioJet d'un train de nuit Prague-Rijeka (station balnéaire croate) via la Slovaquie, la Hongrie et la Slovaquie. Le service est prévu pour l'été 2020 de juillet à septembre. Prix du billet en place assise : 22 € ; voiture-lit : 30 €. La capacité du train est de 560 voyageurs. Des autocars de RegioJet en correspondance à Rijeka desservent la côte croate.

Autre création intéressante, celle de RDC Deutschland qui a ouvert en juillet dernier un train de nuit sur les 1 000 km séparant l'île de Sylt sur la Mer du Nord (Allemagne) et Salzbourg (Autriche), deux pôles touristiques importants, été comme hiver. RDC Deutschland est la filiale de la compagnie nord-américaine Rail Development Corporation entrée voici quelques années sur le marché ferroviaire allemand avec l'exploitation du train-auto entre Hambourg et l'île de Sylt. Celle-ci ne dispose pas de liaison routière avec le continent, mais seulement d'une voie ferrée construite sur la jetée du « Hindenburg-Damm ».

Michel Quidort ■



10 mesures réalistes dans le secteur des transports pour lutter contre le réchauffement climatique

La FNAUT attend avec impatience que le gouvernement présente un ambitieux plan de lutte contre le réchauffement climatique dans le secteur des transports. Il doit afficher des priorités claires et présenter une vision prospective de l'offre de transport public : urbaine, par autocar et par train.

Investir massivement dans les transports collectifs terrestres

1 - Développer vigoureusement les transports publics urbains. Valoriser les étoiles ferroviaires des grandes agglomérations en mettant en place des « **RER métropolitains** » et renforcer l'habitat et les activités autour des gares, comme aux Pays-Bas, afin de structurer l'urbanisation périphérique diffuse.

Privilégier le **tramway** pour desservir les villes encore non équipées (Toulon) ou compléter les réseaux existants, en raison de son attractivité et de son effet structurant sur la vie urbaine.

2 - Investir massivement sur le **réseau ferré classique** (lignes régionales, lignes transversales, desserte des villes moyennes, desserte des zones de montagne).

Compléter le réseau des LGV en desservant Toulouse et Nice, afin d'intensifier le report du trafic aérien intérieur sur le train, amorcer une transversale sud à grande vitesse et créer des emplois.

3 - Créer des réseaux d'autocar sur le modèle suisse (cars postaux) ou autrichien (voir annexe).

Revoir la fiscalité des transports pour tenir compte des coûts environnementaux

4 - **Renforcer les taxes sur les billets d'avion**, court-courrier et long-courrier, comme dans de nombreux pays européens (Norvège, Autriche, Allemagne, Grande-Bretagne...).

5 - Revoir le barème fiscal kilométrique, une niche fiscale qui surestime de plus de 30 % le coût d'usage de la voiture et incite à utiliser la voiture pour les déplacements domicile-travail.

6 - Inversement, **abaisser le taux de la TVA appliquée aux transports publics terrestres** à 5,5 %.

Maîtriser la circulation routière

7 - **Limiter les vitesses autorisées** à 120 km/h sur les autoroutes, 100 sur les voies express et 80 sur les routes ordinaires, comme en Suisse où ces limitations sont bien acceptées. En complément, lancer une vaste campagne d'incitation à l'**éco-conduite**, une pratique qui permet aisément aux automobilistes et chauffeurs routiers de faire des économies significatives de carburant.

8 - Introduire le **peage urbain** dans les villes où les alternatives à la voiture sont déjà bien développées.

9 - Développer massivement l'**autopartage** en zone urbaine, afin d'inciter les citoyens à se dé-motoriser et de récupérer un espace public nécessaire à la marche, au vélo et aux transports publics de surface.

Développer le fret ferroviaire

10 - Rénover les lignes capillaires fret, utilisées par 20 % des trains de fret ; poursuivre les travaux de la liaison Lyon-Turin, financer la ligne d'accès depuis Lyon au tunnel inter-frontalier. Développer le transport combiné rail-route, créer de nouvelles autoroutes ferroviaires. Renforcer la desserte des ports.

La lutte contre le réchauffement climatique doit être aujourd'hui prioritaire. Les mesures fiscales ou réglementaires préconisées par la FNAUT peuvent être mises en œuvre rapidement. D'autres mesures exigent un effort financier important mais indispensables, elles visent à préparer un avenir soutenable.

Précisions

1 - Les étoiles ferroviaires des agglomérations de province sont sous-utilisées. Tout un patrimoine peut être valorisé, pour un coût modéré, afin de maîtriser le développement urbain.

2 - L'aménagement du territoire est un objectif essentiel : il faut chercher à enrayer une métropolisation excessive et faciliter la vie dans les villes moyennes.

3 - L'autocar peut être très efficace quand il est utilisé en complément du train et offre des fréquences élevées. Un modèle est le réseau du Vorarlberg, province ouest de l'Autriche : sa fréquentation est supérieure à celle des transports publics dans les villes moyennes françaises alors que la population est peu dense et fortement motorisée.

4 - En Autriche, tout billet d'avion est taxé d'au moins 30 € : quelle que soit la destination du voyageur, le train est devenu moins cher que l'avion.

5 - Le manque à gagner pour l'Etat lié à cette niche fiscale est de l'ordre d'un milliard d'euros par an.

6 - L'abaissement du taux de la TVA appliquée aux transports publics est réclamé par le GART, l'UTP et la FNAUT. Un coût pour l'Etat d'environ 300 M€ a été cité par le GART. Le taux de 5,5 % est déjà appliqué... aux places de cinéma.

7 - Abaisser la vitesse limite de 20 km/h, comme l'a proposé la Convention Citoyenne pour le Climat, est irréaliste (déjà, un abaissement de 10 km/h sur les routes départementales a été refusé par de nombreux parlementaires et présidents de conseils départementaux) et risque de couler toute autre proposition de réduction de la vitesse autorisée. La proposition de la FNAUT est réaliste et nécessaire, elle est adoptée en Suisse.

Parc Naturel des Ballons des Vosges

La navette des crêtes à l'arrêt



parc-ballons-vosges.fr

Dans un communiqué, le parc naturel régional des Ballons des Vosges et Alsace Destination Tourisme ont annoncé l'annulation de la navette des crêtes qui devait être mise en orbite à partir du 15 juillet. Ils justifient cette décision par « les grandes incertitudes » qui pèsent sur sa fonctionnalité « en raison de la crise sanitaire » et « les mesures de précaution prises par l'Etat ».

Ils évoquent le caractère imprévisible de la situation, les réticences des voyageurs – notamment seniors, majoritaires dans la navette – à utiliser les transports collectifs pour les loisirs, le manque de visibilité sur l'ouverture des établissements touristiques de la route des crêtes, ou le service contraint.

Dans ce contexte « très incertain », les différents partenaires n'ont pas souhaité engager les crédits publics permettant le fonctionnement de la navette. Ils accordent toutefois que ce choix est « difficile » et « douloureux » dans une période « où les modes de déplacements doux et la mobilité sont des enjeux importants de l'attractivité touristique, qu'elle soit de proximité ou de séjour ».

Une argumentation récusée par la FNAUT Grand Est.

Alors que les mesures de distanciation dans les transports sont assouplies, et que les cars interurbains Fluo Grand Est circulent normalement, la décision est jugée bien « hâtive ».

Les associations fédérées de la FNAUT des deux versants des Vosges, constatent que depuis le 11 mai la montagne est saturée d'engins à moteurs (voitures, motos, quads). Avec 4,5 millions de personnes à moins de deux heures de la route des crêtes et les incitations à rester en France cet été, le tourisme de montagne va connaître un essor sans précédent.

Ne serait-ce pas le moment idéal de prôner la mobilité durable ?

Une décision prise sans concertation

La question qui se pose surtout, c'est la légitimité de cette décision prise sans concertation alors que les transports en commun vont connaître une crise sans précédent. La raison est-elle vraiment la Covid-19, ou est-elle économique ? La navette (financée par la Région, les départements, l'Etat, les intercommunalités) accusait en effet un déficit de 48 500 euros en 2019.

La FNAUT Grand Est a suggéré une reprise en août, mais celle-ci n'est pas à l'ordre du jour chez les porteurs du programme (Région Grand Est, Commissariat à l'aménagement du massif des Vosges et Alsace Destination Tourisme). Ils indiquent toutefois que le travail politique et technique de ces dernières années, et les évolutions de ces derniers mois bénéficieront à la navette des crêtes en 2021.

La navette, solution intermodale pour atteindre les crêtes, avait été lancée en 2000 à l'initiative du département du Haut-Rhin. Longtemps confrontée à des problèmes financiers, elle avait opéré une mue l'été dernier avec un allongement de la période de fonctionnement et de nouveaux sites desservis.

Florent Manrique

FNAUT Grand Est et AUT Sud Alsace ■

Le coin du piéton : le collectif « Place aux piétons »

Le contexte climatique conduit à repenser nos habitudes pour arbitrer en faveur de modes de déplacements décarbonés dont la marche est le premier (plus de 60 % des déplacements sont faits à pied).

Et pourtant le piéton est le grand oublié des politiques publiques de mobilités, malgré quelques progrès.

Pour favoriser la mise en place d'une politique cohérente de développement de la marche en milieu urbain ou rural, trois organisations signataires (60 Millions de Piétons, Rue de l'Avenir, FF Randonnée Paris) ont décidé de mettre en commun leurs forces et leurs compétences au sein du collectif « Place aux piétons ».

Ce collectif appelle à un changement radical dans la conduite de l'action publique pour promouvoir les déplacements à pied et améliorer la place des piétons. Promouvoir les déplacements à pied, prendre soin des piétons, c'est répondre aux souhaits des citoyens. La marche est le ciment du bien vivre en ville.

Sur la base du manifeste qu'il a adopté, le collectif « Place aux piétons » apportera son appui et son expertise à tous les acteurs publics et privés qui veulent inscrire ces priorités dans leurs actions. Il a vocation à rassembler tous ceux qui veulent prendre la parole et agir pour renouveler la conception et la gestion de l'espace public, accueillir les usagers vulnérables et faire du piéton la bonne échelle d'un urbanisme durable et responsable.

placeauxpietons@yahoo.com ■

Le livre noir de la SNCF

Rouen-Paris en 6 heures et 21 mn pour 64 € !

Un couple de Marseillais tentant de réserver des billets Rouen-Paris pour le 11 juillet 2020 ne s'est vu proposer que des trajets de 3 heures et plus... Avec, au choix, des itinéraires via Lille, Arras, ou encore Le Mans ou Amiens. Parmi les variantes, celle déjà connue de nos lecteurs via Mézidon (avec une correspondance) et Le Mans (une seconde correspondance), soit un périple de 6 heures et 21 mn, alors que la durée du trajet entre Rouen et Paris est inférieure à 2 heures. Moralité : le couple de Marseillais a prolongé son séjour normand d'une semaine pour pouvoir rentrer dans de meilleures conditions.

Kafka dans le Grand Est

Les TGV entre Paris et l'Allemagne desservent Strasbourg, et il arrive que

Nouveau site web pour la FNAUT

La FNAUT est heureuse de vous présenter son nouveau site web réalisé avec l'agence web Hippocampe. Outre un design modernisé, le site met désormais plus en valeur les actions régionales : [https:// www.fnaut.fr](https://www.fnaut.fr)

Congrès d'Annecy



Le 22^e congrès de la FNAUT aura lieu à Annecy les 2, 3 et 4 octobre 2020. Il est organisé par la FNAUT et la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes.

L'organisation du congrès est susceptible de changements en fonction de l'évolution de la crise sanitaire. Suivez-nous sur notre site : [https:// www.fnaut.fr](https://www.fnaut.fr)

les places entre Paris et cette destination soient toutes vendues. Il est alors impossible de réserver pour ce trajet. Sauf que, s'il reste des places de Paris vers l'Allemagne, celles-ci restent vides jusqu'à Strasbourg... Il faut alors être bien informé pour, dans ce cas, prendre un billet Paris-Karlsruhe et descendre à Strasbourg (d'autant plus que le trajet Paris-Karlsruhe coûte moins cher que le Paris-Strasbourg.)

Tour d'ivoire

Pour aller de Nancy à Nantes sans passer par Paris en prenant le TGV à la « gare-betteraves » de Vandières, un voyageur a constaté avec surprise que le site SNCF ne donnait aucune information sur les liaisons par autocar entre Nancy (et Metz) et la gare TGV. Rien non plus sur le site TER-Grand Est. Rien non plus auprès de la guichetière de Nantes, qui ne dispose d'aucune information sur ces relations.

La SNCF ne reconnaît donc pas ses partenaires autocaristes (qui lui apportent pourtant de la clientèle) et ne donne aucune information susceptible d'aider les voyageurs dans leurs déplacements... Un renvoi vers les sites des autocaristes ne devrait pourtant pas être compliqué à mettre en place ! Question : les TGV intersecteurs sont-ils réservés aux seuls initiés ou aux personnes disposant d'une voiture avec chauffeur ?

Pourquoi faire simple...

La gare TGV Belfort-Montbéliard dispose d'une correspondance avec le TER. Très bien. Mais la gare TER s'appelle « Méroux », alors que la gare GV c'est « Belfort-Montbéliard TGV ». Ce qui crée la confusion chez les voyageurs, qui pensent qu'il s'agit de deux gares distinctes et se demandent comment se rendre de l'une à l'autre... alors qu'il suffit d'emprunter un escalier pour simplement changer de quai !

Michel Quidort ■

Semaine du transport public

Pour sa quatorzième édition, la Journée du transport public devient la Semaine du transport public ! En raison de la crise sanitaire en cours, le dispositif de ce rendez-vous annuel a été revu et aura lieu durant toute la Semaine européenne de la mobilité, **du 16 au 22 septembre 2020**, avec pour enjeu de sensibiliser les non-utilisateurs et les utilisateurs occasionnels pour les inciter à changer leurs habitudes de déplacement, avec en tête la devise Liberté, Sérénité, Mobilité !

Avis de décès



L'Association Tarsly/Fnaut a appris avec tristesse le récent décès de son ancien président, **Frans Vanderbeke**.

C'est un passionné et un fidèle utilisateur de transports collectifs qui vient de nous quitter dans sa 45^e année des suites d'une longue maladie.

Au sein de l'Association, Frans a milité d'une part pour le maintien et l'amélioration de la qualité des relations ferroviaires de la ligne Toulouse-Albi-Rodez, pour un meilleur équipement des gares de cet axe, et d'autre part en faveur de dessertes plus adaptées des autocars desservant tant l'agglomération albigeoise que le département du Tarn. Frans avait une totale connaissance de chaque arrêt routier, des horaires, des correspondances et des problèmes liés à l'information des voyageurs et à l'affichage.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
 Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM)
 CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°285 - 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>

Défendre et représenter

Une année 2020, ponctuée des failles de compagnies aériennes « low cost », de mouvements de grève, d'une crise sanitaire, a montré combien les droits des usagers étaient insuffisants et devaient être davantage défendus.

Voyageurs abandonnés, billets non remboursés, remboursements transformés en avoirs, une directive européenne sur les voyages à forfait contredite par une ordonnance, un règlement européen sur les droits des passagers aériens vidé de son contenu : la FNAUT a connu une activité redoublée, sa responsabilité et sa représentativité ont été renforcées. Pour défendre les usagers, notre fédération a multiplié les recours, les courriers aux ministres et aux élus, les propositions d'amendements aux projets de loi, les interventions à Paris et à Bruxelles.

La loi « pacte ferroviaire » et la LOM ont défini le cadre de représentation des usagers dans les différents comités institués auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité, intercommunales, métropolitaines, régionales et dans les comités de concertation pour la gestion des gares. Le champ de compétences de ces comités est large. Il appartient aux usagers de faire valoir que leur action se fait à deux niveaux qu'il convient d'intégrer dans le fonctionnement de ces instances de concertation : celui de la stratégie qui définit l'offre de services, le niveau de qualité, la tarification et celui du vécu des usagers qui constatent et évaluent l'exécution au quotidien : ponctualité, confort, information.

Seule association de consommateurs qui se consacre exclusivement au champ des mobilités, la FNAUT joue un rôle essentiel, tant au niveau de la défense que de la représentation des voyageurs.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Droits des voyageurs et traitement des litiges



La FNAUT, association de consommateurs, informe et guide les usagers des transports collectifs sur leurs droits. La crise sanitaire et ses conséquences sur la mobilité, voire l'impossibilité de mobilité, a entraîné de nombreuses interrogations sur les droits des voyageurs et les recours possibles.

Anne-Sophie Trcera, juriste de la FNAUT, fait le point sur l'action du service juridique aussi bien au niveau de la défense individuelle des usagers qu'au niveau des instances officielles compétentes dans le domaine des transports.

Ce dossier est complété par un résumé de l'étude de la FNAUT sur l'évaluation des moyens de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports. Le droit à la mobilité des femmes, principales usagères des transports collectifs, doit être respecté et notre association s'attache à le défendre.

Sommaire

Dossier - Le traitement des litiges par le service juridique de la FNAUT	2
Covid-19 et droit des voyageurs	3
Evaluation des solutions mises en place contre les violences sexistes	4
Actualité - Trains de nuit : les résultats d'une enquête de la FNAUT	6
IPSOS : une enquête sur les déplacements quotidiens	7
Les gares SNCF : un réseau à 5 niveaux ?	8
Une initiative originale : Railcoop. Le livre noir de la SNCF.	9
Le coin du cycliste - La bicyclette grande reine du post-confinement	10
Regards sur l'Europe - Covid-19 : l'Italie rassure ses voyageurs	11
Droits des voyageurs ferroviaires en Europe	11
Nouvelles des régions - Réouverture de la ligne Saint-Mariens - Blaye	12

Le traitement des litiges par le service juridique de la FNAUT

► Parmi les différentes missions qu'elle s'est fixée, la FNAUT apporte son aide aux voyageurs dans les litiges qu'ils peuvent rencontrer, quel que soit le mode de transport public utilisé : annulation de vol, perte de bagage, retard important de train, etc.

Nous informons les voyageurs d'une manière générale (notamment par des fiches disponibles sur notre site internet), par la réponse aux différentes sollicitations que nous recevons directement des voyageurs (mail, téléphone, courrier) ou par l'intermédiaire des FNAUT régionales ou des associations membres. Nous participons également à la réalisation des émissions « Consomag », diffusées sur France Télévision (3 émissions par an) et nous répondons régulièrement aux sollicitations des médias.

Un agrément « association de consommateurs »

La FNAUT bénéficie d'un agrément « association de défense des consommateurs » (encadré par le code de la consommation), lui permettant de représenter la voix des voyageurs auprès des Pouvoirs publics (DGCCRF, DGAC par exemple), d'instances officielles, des entreprises de transport, ou des médiateurs de la consommation. Cet agrément nous permet également de siéger au conseil national de la consommation, organe qui émet des avis sur des points précis du domaine de la consommation à destination du ministre en charge de ce secteur (par exemple, nous avons activement participé au groupe de travail sur le yield management et l'information du consommateur en 2019).

Outre la capacité de représentation des voyageurs qui nous est reconnue, nous pouvons également représenter l'intérêt général des consommateurs en justice mais aussi donner des conseils juridiques à nos adhérents. Plusieurs conditions doivent être réunies : les conseils doivent être donnés par un juriste (titulaire au minimum d'une licence en droit) qui est soumis au secret professionnel, le voyageur doit être un adhérent de l'association et notre fédération doit avoir

une assurance responsabilité civile. Sans cela, nous ne pouvons que donner des renseignements généraux, dans le cadre de notre mission d'information des consommateurs sur leurs droits.

Gestion des dossiers de litiges

Si le dossier s'y prête et si le voyageur nous confie un mandat de représentation, après règlement de frais de dossier, nous pouvons prendre en charge un dossier de litige. Il s'agit d'assurer la résolution du litige en utilisant les différents moyens mis à notre disposition : courriers au service client ou au service juridique de l'entreprise concernée, et éventuellement saisine du médiateur compétent. Nous réalisons alors les différentes démarches au nom du voyageur concerné dont nous assurons la représentation juridique. Le service juridique assure le suivi auprès de l'entreprise ou du médiateur, effectue les relances et réponses nécessaires, et tient informé le voyageur des différentes étapes.

Depuis 2018, nous ne prenons plus en charge les dossiers liés à des procès-verbaux d'infraction : nous continuons d'informer les voyageurs de leurs droits et des procédures existantes pour les faire respecter, mais nous ne proposons plus d'effectuer ces démarches avec notre appui. En effet, en application du règlement général de protection des données (RGPD : règlement 2016/679 du Parlement et du Conseil européens du 27 avril 2016), les contraventions dans les transports publics sont considérées comme des données particuliè-

rement sensibles dont le traitement est soumis à des autorisations spécifiques délivrées par l'État.

De plus, le recours à la médiation de la consommation concernant les demandes d'annulation de PV n'est pas encadré juridiquement et ne nous permet pas de garantir la sécurité juridique des dossiers que nous prendrions en charge.

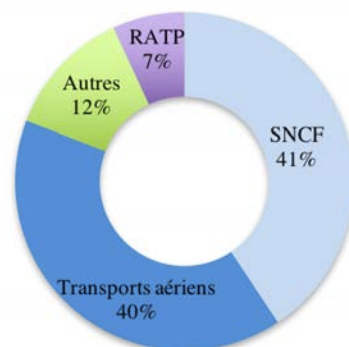
Les litiges traités

Les litiges que nous recevons à la FNAUT sont assez variés, et relèvent du transport aérien, du transport ferroviaire, des transports urbains, et, dans une moindre mesure du transport par car, du transport maritime, des taxis et VTC, des vélos en libre-service, etc.

En 2019, nous avons reçu 1407 dossiers (mails, courriers, appels téléphoniques). Dans les dossiers reçus, nous avons été sollicités à peu près autant pour la SNCF (retards, grèves, conditions de transport, etc.) que pour le transport aérien (vol acheté seul ou avec d'autres prestations associées, c'est-à-dire un voyage à forfait : retard ou annulation de vol, litiges bagage, application des conditions de vente, etc.)

Dans le cadre d'un dossier de litige, il faut en premier lieu étudier le cadre juridique applicable : les différents règlements européens, les conventions internationales, le droit national (notamment code des transports, code de la consommation et code du tourisme). Il faut également consulter les conditions générales

Répartition des types de transports dans les dossiers reçus en 2019



de vente applicables pour défendre les droits des voyageurs. Il existe des cas dans lesquels le droit n'est pas très protecteur des passagers (par exemple, en cas de grève dans le transport ferroviaire), mais nous pouvons trouver des solutions en nous appuyant sur les bonnes pratiques de compagnies, leurs mesures commerciales ou leurs conditions générales de vente, qui peuvent être mieux-disantes que le droit applicable.

Selon la règle générale, la FNAUT ne peut exercer d'action en justice individuelle au nom des voyageurs : nous cherchons des solutions à l'amiable avec les entreprises de transport ou de tourisme. Nous avons recours aux procédures pré-contentieuses (courriers aux services client ou services juridiques, puis relances et réponses) et également aux systèmes de médiation rendus obligatoire par la directive européenne n°2013/11/UE du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation (transposée en droit national par les articles L. 611-1 à L. 616-3 et R. 612-1 à R. 616-2 du code de la consommation).

Les consommateurs, qui sont alors nos adhérents, reçoivent systématiquement la copie des éléments envoyés au professionnel en cause, afin qu'ils puissent suivre précisément l'évolution de leurs dossiers, mais aussi disposer de tous les arguments juridiques s'ils décident de saisir la justice de leurs dossiers de litige si nos démarches n'aboutissent pas.

Parmi les dossiers pris en charge, la majorité concerne le transport aérien : l'en-

jeu financier est plus important que dans les autres transports, et le droit applicable plus complexe.

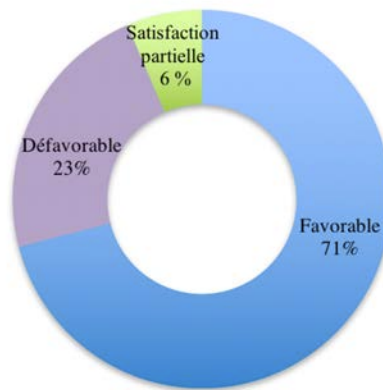
Dans ce domaine, en 2019, nous avons obtenu satisfaction de nos demandes dans 71 % des cas.

23 % des dossiers n'ont pas pu aboutir à une solution favorable pour le voyageur : cela peut s'expliquer par le fait que certains dossiers présentent des difficultés particulières, notamment en termes de preuves des faits (particulièrement pour les litiges bagage), ou aussi par le fait que certains professionnels ne sont pas prêts à négocier pour aboutir à un résultat amiable. **L'aide juridique fournie par la FNAUT aux voyageurs qui ont obtenu au moins partiellement satisfaction leur a permis de recouvrer en moyenne une somme de 770 euros par dossier.**

Veille juridique

Outre l'information des voyageurs sur leurs droits, le traitement de dossiers et la représentation des consommateurs, le service juridique de la FNAUT exerce une veille juridique, indispensable au suivi de la législation applicable et ainsi au respect des droits des voyageurs. Nous répondons régulièrement à des évaluations des

Résultats FNAUT pour les litiges de transport aérien - 2019



règlements européens de protection des droits des voyageurs et intervenons pour influencer le droit national ou européen : participation aux travaux de transposition des textes européens pour faire valoir la voix des voyageurs, réponse aux consultations de la Commission ou du Parlement européens concernant les quatre règlements européens sur les droits de voyageurs (par avion, par train, par car et par bateau), prises de position (par exemple, nous nous sommes associés au Centre européen des consommateurs pour demander la mise en place d'un système de garantie pour les voyageurs victimes de la faillite d'une compagnie aérienne, car ils ne sont actuellement pas protégés). Nous maintenons également un dialogue constructif avec les différents médiateurs (SNCF, RATP et Médiateur Tourisme et Voyage) afin de toujours améliorer le respect des droits des voyageurs.

Anne-Sophie Trcera,
juriste de la FNAUT ■

Covid-19 et droits des voyageurs

Avec la crise liée à l'épidémie du covid-19, de nombreux voyageurs ont sollicité la FNAUT, en particulier concernant leurs droits en matière de remboursement de billets d'avion ou de voyages organisés. Si la SNCF a assoupli ses conditions de remboursement des billets, la situation a souvent été plus compliquée pour les clients de compagnies aériennes, confrontés à des refus de remboursement en euros, bien que le droit applicable l'impose : des compagnies ont imposé le versement par avoirs, ou elles ont parfois cessé de répondre aux voyageurs. Les agences de voyages ont quant à elles bénéficié de l'ordonnance n°2020-315 du 25 mars 2020 qui leur a permis de rembourser les voyages annulés sous forme d'avoirs remboursables au bout de 18 mois, alors même que la réglementation européenne prévoit des remboursements en euros sous 14 jours dans de telles situations.

En ces circonstances exceptionnelles, la FNAUT a publié sur son site internet une synthèse des réponses aux questions les plus fréquentes : que faire si vos billets d'avion sont annulés, si vous vous voyez proposer des avoirs plutôt que des remboursements en euros, ou encore si vous éprouvez des difficultés avec votre agence de voyage. Cette synthèse des droits a été mise en ligne dès le début du mois d'avril, et elle a été mise à jour en fonction des actualités juridiques. Les consommateurs concernés ont ainsi pu trouver des réponses à leurs interrogations et trouver les arguments pour effectuer leur réclamation.

Le principal conseil en matière de litige est de conserver toutes les preuves des contrats conclus avec les agences de voyages et les compagnies aériennes pour pouvoir faire valoir ses droits (les mails de confirmation, les billets, les justificatifs de paiement de toutes les sommes versées), et de faire ses réclamations par écrit, afin d'en avoir la preuve. La situation est très difficile pour les consommateurs, qui ont bien souvent du mal à obtenir des réponses respectant leurs droits, en raison de l'ampleur de la crise traversée par le secteur du tourisme et du transport aérien.

Evaluation des solutions mises en place contre les violences sexistes dans les transports

L'analyse de la FNAUT

La FNAUT a déjà réalisé deux études* sur la question du harcèlement sexiste dans les transports : *Harcèlement sexiste dans les transports publics* (2016), *Harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et les pôles d'échange multimodaux* (2017).

L'objet de cette troisième étude est d'évaluer la mise en place récente de dispositions d'organisation des transports et de dispositifs juridiques relatifs à la lutte contre les violences sexistes dans les transports. Les différentes dispositions qui sont l'objet d'analyse dans cette étude ont été évaluées au cours du second et du troisième trimestre 2019.

Cette étude a été élaborée par Marc Debrincat, Christiane Dupart, Cécile Prella, Louise Shan et Anne-Sophie Trcera du service juridique de la FNAUT.

Evaluation des dispositifs d'organisation des transports

La FNAUT a diffusé en septembre 2019 un questionnaire réservé aux femmes, afin de recueillir l'avis des

utilisatrices sur les campagnes de sensibilisation contre le harcèlement et la connaissance et l'utilisation des dispositifs d'alerte et les arrêts à la demande. Nous avons recueilli 230 réponses. L'analyse des réponses fait ressortir les points suivants :

Le dispositif Alerte 3117

Ce dispositif est mal identifié dans le cadre de la lutte contre le harcèlement sexiste. Une meilleure information et un déploiement dans les transports urbains de province sont nécessaires. Il conviendrait de mutualiser les données et les moyens matériels affectés au dispositif et de mettre en place des systèmes d'alerte géolocalisés pour améliorer la prévention dans les zones concernées.

Le dispositif d'arrêt à la demande

Au vu des réponses, la FNAUT considère qu'il devrait être disponible pour toutes et tous, sans conditions particulières, à partir de 20 h, y compris les week-ends et jours fériés.

Il doit être d'application simple : une demande au préalable auprès du chauffeur de s'arrêter entre deux arrêts (demande soumise à l'appréciation du conducteur) et une information claire sur les sites des transporteurs, dans les véhicules et aux arrêts.

Evaluation des dispositifs juridiques

Infraction d'outrage sexiste et extension du délit de harcèlement sexuel

La loi du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes a créé l'infraction d'outrage sexiste (article 621-1 du code pénal) et étendu le délit de harcèlement sexuel (article 222-33 du code pénal).

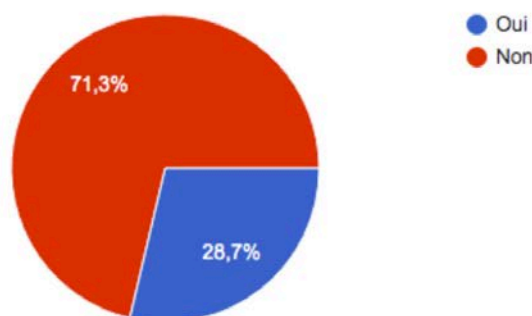
La FNAUT estime que les opérateurs, les autorités organisatrices et les gestionnaires de gares devraient mieux informer sur les comportements réprimés et les pénalités prévues par la loi et mettre en place des campagnes de sensibilisation.

Obligation de formation des agents et bilan des actions de prévention

La loi du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique dans les transports collectifs de voyageurs (loi Savary) a introduit une disposition sur l'obligation de formation

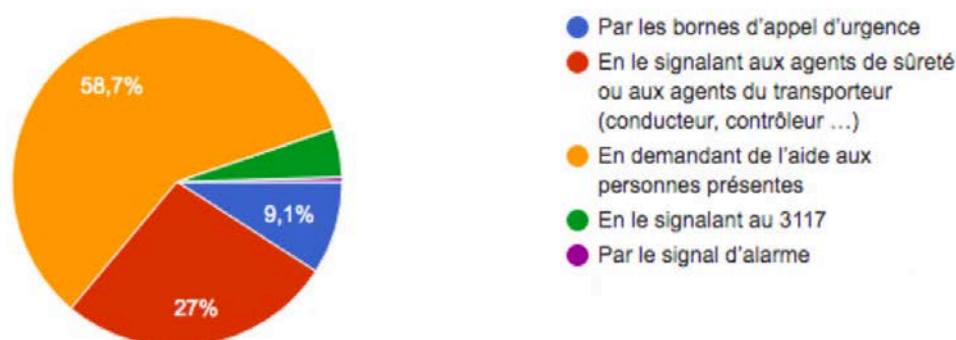
Connaissez-vous le dispositif Alerte 3117 (3117 par téléphone et 31177 par SMS ou via l'application mobile Alerte 3117) ?

230 réponses



Si vous êtes témoin d'un cas de harcèlement, quel est selon vous, le meilleur moyen de donner l'alerte ?

230 réponses



des agents des services de sécurité de la SNCF et de la RATP.

Cette loi a prévu qu'un bilan des actions entreprises pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste soit diffusé. L'article 117 de la LOM prévoit que la responsabilité de l'élaboration de ce bilan repose sur les exploitants des services de transport.

Pour la FNAUT, l'obligation d'élaborer un bilan annuel des actions entreprises pour prévenir et recenser les atteintes à caractère sexiste devrait être respectée et étendue à tous les services de transports collectifs.

Les dispositifs participatifs

Le rapport d'application de la loi Savary relève que les marches participatives sont une des solutions à développer dans la lutte contre le harcèlement. La FNAUT a mis au point une trame de marche participative de pôle d'échange multimodal, gare, station ou point d'arrêt définissant pour chaque caractéristique les points à évaluer et les objectifs à atteindre.

Les dispositifs permettant la participation des usagers sont un des moyens de faire remonter les constats dégagés par les marches participatives.

Les commissions consultatives des services publics locaux

Elles devraient veiller au suivi de la mise en place des dispositifs d'arrêt à la demande et des préconisations issues des marches participatives et être attentives

aux besoins des usagères aussi bien concernant l'offre que les aménagements.

Comité de suivi des dessertes, de concertation pour la gestion des gares ferroviaires et comité des partenaires

La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire instaure les comités de suivi des dessertes et les comités de concertation pour la gestion des gares ferroviaires. La loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 a institué les comités des partenaires. Les questions relatives au harcèlement sexiste devront être mises à l'ordre du jour de ces différentes instances et des propositions précises formulées pour améliorer la sécurité et le confort des voyageuses.

Les conclusions de la FNAUT

Des actions conjointes contre le harcèlement sexiste

Les conclusions de l'enquête montrent que, pour être vraiment efficaces, les actions doivent être élaborées et menées conjointement entre les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs.

La nécessité de la formation des personnels en est un exemple frappant. Les usagères victimes de harcèlement insistent sur le besoin d'écoute et de compréhension de la part des personnels, que ce soient les agents dans les gares et les trains ou les conducteurs de bus. Une formation spécifique doit donc figurer au cahier des charges des conventions signées entre opérateurs et autorités organisatrices.

De la même façon les campagnes d'information sur ce qu'est le harcèlement sexiste et les pénalités prévues par la loi ne peuvent être suivies d'effet que si elles sont « orchestrées » par les différentes parties. On peut ajouter que les différents dispositifs d'information et de signalement devraient être étendus aux nouvelles formes de mobilité, telles que les VTC ou le covoiturage.

Le rôle des usagères

Elles doivent être systématiquement consultées et leur expertise d'usage doit être prise en compte dans la mise en place des différents dispositifs.

Pour lutter efficacement contre le harcèlement sexiste, il faut donc intégrer la perspective de genre. Le monde du transport est encore trop souvent masculin, les femmes représentent plus de la moitié des usagers et pourtant elles sont souvent absentes des organes de décision et de concertation.

Pour la FNAUT, association de défense des usagers des transports, le harcèlement sexiste constitue une entrave à la mobilité. C'est une atteinte au libre accès et à l'utilisation dans de bonnes conditions d'un bien qui doit être accessible aux usagères comme aux usagers.

On ne saurait trop souligner que la lutte contre le harcèlement sexiste ainsi que les préconisations pour améliorer les conditions de transport des femmes, sont susceptibles d'améliorer les conditions de transport de toutes et tous.

Christiane Dupart et Marc Debrincat ■

* Retrouvez ces études sur le site web de la FNAUT : <https://www.fnaud.fr>

Trains de nuit : les résultats d'une enquête de la FNAUT auprès des voyageurs

CMD

Les trains de nuit ont quasiment disparu en France, mais cette évolution n'a rien d'inéluctable, comme le démontre le succès des trains de nuit exploités par les chemins de fer autrichiens (ÖBB). La FNAUT a donc lancé une enquête afin de mieux connaître les besoins des voyageurs : 3492 réponses ont été recueillies, elles donnent des indications qualitatives qui confirment les analyses et propositions antérieures de la FNAUT.

Les atouts du train de nuit

Le train de nuit reste un excellent complément de l'offre ferroviaire de jour (trains Intercités et TGV) : arrivée matinale à destination, économie d'une nuit d'hôtel, arrivée en centre-ville, gain de temps lors de déplacements de courte durée (visites familiales, tourisme de week-end).

Il peut constituer une alternative à l'avion et aux autres modes de transport moins respectueux de l'environnement (voiture, covoiturage à longue distance, autocar). Il peut desservir des localités intermédiaires entre métropoles, contrairement à l'avion qui fait seulement du point à point.

Les principaux enseignements de l'enquête

Pour la plupart des questions, plusieurs réponses étaient possibles.

L'offre des trains de nuit doit être **diversifiée**, aucune offre de couchage n'étant nettement privilégiée ou écartée : couchettes (4 et 6 places par cabine) ; voitures-lits (1, 2 et 3 lits par cabine) ; sièges inclinables. Le train de nuit doit prendre en compte des clientèles variées : voyageurs modestes, familles, hommes d'affaires.

Les répondants demandent un **départ tardif** (après 21 h) et une arrivée matinale (entre 7 h et 8 h).

Ils attendent des possibilités variées de **restauration** : voiture-restaurant, voiture-bar, vente ambulante.

Le **confort** est un atout important du train de nuit : une bonne accessibilité, une garantie d'intimité et de sûreté des personnes et des bagages (des compartiments pour les femmes, de l'espace pour les bagages), des douches (voitures-lits), une propreté impeccable.

Les services électroniques (wifi...) ne sont pas une priorité.

Le **jumelage** entre train de nuit et service auto-train est demandé par de nombreux répondants (52 %) qui craignent de conduire sur de longues distances mais veulent disposer de leur voiture ou moto à destination.

La **tarification** doit rester modérée : au plus 30 € pour un siège inclinable ; au plus 60 € pour une couchette ; au plus 100 € pour une voiture-lit de 2 à 3 places ; au plus 150 € pour une voiture-lit single.

Conclusion

Le train de nuit n'a pas été « ringardisé » par le TGV, la demande du public reste forte : le train de nuit est pratique (selon 84 % des répondants) ; l'avion contribue trop au réchauffement climatique (51 %) ; le train de nuit évite de prendre la route sur de longues distances (35 %).

Jean Sivardière et Marc Debrincat ■

Retrouvez le détail des résultats de l'enquête sur le site web de la FNAUT : <https://www.fnaut.fr>

On appelait cela jadis « commodités »

C'est un détail anodin parmi les innombrables dysfonctionnements SNCF, laquelle dans ses publicités vantant ses trains n'aborde jamais le problème : les toilettes. Au cours de l'été 2019, aussi bien en TGV qu'en Intercités ou TER, j'ai constaté plusieurs fois dans des trains bondés avec nombreux enfants, familles et seniors la mise hors service de ces toilettes : porte condamnée, scotch empêchant l'accès, papier hygiénique manquant, eau absente. Le signalement aux contrôleurs n'apporte aucune amélioration, même pas une excuse, tout au plus un sourire gêné. Sous-entendu : « vous n'imaginez tout de même pas que je me trimballe avec un rouleau de papier dans ma poche... »

Le voyage en voiture permet au moins un arrêt dans les aires d'autoroute ou bien de trouver discrètement un bosquet sur les départementales. Ici vous êtes convoyés en cas de « hors service » jusqu'à destination sans aucun secours hygiénique. Parions que des usagers occasionnels du train reviendront vite à la voiture après une telle expérience.

Au moment d'aborder la concurrence, notre compagnie nationale serait bien inspirée d'améliorer ses prestations toilettes car des opérateurs privés feront, quant à eux, les efforts nécessaires. Le confort du matériel neuf, la vitesse, le wifi ne sont pas tout. Le voyage est un ensemble de services et il serait bon de n'en négliger aucun.

Jean-François Troin ■

IPSOS : une enquête sur les déplacements quotidiens

Une enquête sur « les mobilités du quotidien » a été réalisée par IPSOS, Régions de France et Transdev en juillet 2019. Les chiffres cités, qui diffèrent de ceux de l'INSEE, sont des estimations individuelles décrivant le ressenti des usagers. Cette enquête d'opinion confirme la nécessité d'une amélioration des transports collectifs.

Le mode de déplacement

Parmi les Français, 87 % disent utiliser régulièrement la voiture, 12 % la bicyclette (16 % chez les moins de 35 ans, 8 % chez les plus de 65 ans), 31 % un transport public, 5 % le covoiturage, 5 % un deux-roues motorisé, 3 % un transport à la demande, 2 % l'autopartage. Des pourcentages qui diffèrent sensiblement de ceux de l'INSEE.

La durée des trajets

En moyenne un habitant estime mettre 35 min pour se rendre sur son lieu de travail ou d'étude, 19 min pour aller faire de gros achats alimentaires, 17 min pour se rendre sur un lieu de loisirs ou chez un médecin, 13 min pour aller à la poste et 10 min à la pharmacie.

38 % des Français disent mettre moins de 15 min pour aller travailler ou étudier, 31 % entre 16 et 30 min, 22 % entre 31 et 60 min, 9 % plus d'1h. Ces temps estimés ne sont que légèrement supérieurs à la moyenne dans les zones rurales.

Le degré de satisfaction de la durée des trajets quotidiens

75 % des Français, surtout des piétons, cyclistes et seniors (80 %), se disent satisfaits de la durée de leurs trajets. De manière surprenante, ce degré de satisfaction dépend peu de la zone habitée (79 % en ville, 77 % en rural), il dépend davantage de la région habitée (83 % en Bretagne, 76 % en PACA, 63 % en Ile-de-France).

Les mécontents sont les usagers réguliers des transports publics (mécontents 29 %), les cadres (33 %), et ceux qui mettent entre 30 et 60 min pour aller travailler ou étudier (45 %) ou plus d'1h (54 %). Les causes du mécontentement ne sont pas citées.

Le budget consacré aux déplacements quotidiens

Contrairement à la durée des trajets, le coût de la mobilité suscite une forte insatisfaction (mécontents 39 %), notamment chez les 35-64 ans (43 %), les ménages modestes (43 %), les familles nombreuses (45 %) et les automobilistes réguliers (46 %).

Les satisfaits sont les piétons, les cyclistes, les seniors et les usagers réguliers du transport public.

La dépense mensuelle estimée d'un Français est, selon l'enquête, de 204 € (elle est sous-estimée d'un facteur 2, la dépense principale, l'achat de la voiture, étant négligée...).

Elle dépend du lieu d'habitat : 179 € en centre-ville, 199 € en petite couronne, 223 € en zone périurbaine et 215 € en zone rurale.

Elle dépend encore plus fortement du mode de transport privilégié : 223 € pour un automobiliste régulier, 163 € pour un usager régulier du transport public, 136 € pour un piéton ou cycliste régulier (tout habitant reste motorisé, ses dépenses automobiles sont élevées). Enfin elle varie avec le revenu du ménage : de 233 € si ce revenu mensuel est supérieur à 3 000 € à 150 € s'il est inférieur à 1 250 €.

Certains résultats de l'enquête confirment les thèses de la FNAUT

La préférence du public pour les systèmes ferroviaires est nette.

- 81 % des Français se déplaçant surtout en voiture disent qu'ils pourraient utiliser plus souvent le train si une gare se situait à une distance raisonnable de leur domicile ;

- 75 % un arrêt de tramway ou une station de métro ;

- 65 % une station d'autopartage ;
- 55 % un arrêt de bus ou de car ;
- 49 % une aire de covoiturage.

Les systèmes ferroviaires attirent le plus loin du domicile.

Le temps d'accès souhaité aux différents modes doit être au plus de :

- train 16 min ;
- tramway ou métro 14 min ;
- bus ou car 8 min.

Les progrès des transports publics semblent les plus susceptibles de séduire les automobilistes :

- un tarif moins élevé que le coût habituel (marginal) de la voiture séduirait 73 % des automobilistes des centres, 70 % des habitants des petites couronnes, 66 % des périurbains et 64 % des ruraux ;
- une fréquence plus élevée 67 % ;
- un billet unique 66 % ;
- une meilleure ponctualité 64 % ;
- la modernisation des transports publics proches du domicile 63 % ;
- une information numérique sur les bus et cars (itinéraires, heures du prochain passage...) 56 % ;
- des voies réservées aux bus, cars et covoiturage sur les routes et autoroutes 50 % ;
- une offre de covoiturage ou autopartage près du domicile 45 % ;
- des bornes de recharge pour les voitures électriques 44 % ;
- une offre de covoiturage organisé près du domicile 41 % ;
- une offre d'autopartage 39 %.

Enfin l'opinion semble très largement favorable (à 75 % dans toutes les régions) à l'ouverture du transport ferroviaire régional à la concurrence.

La dépense mensuelle moyenne est élevée, surtout pour l'automobiliste exclusif ayant de faibles revenus. Par contre les usagers réguliers du transport public semblent satisfaits de la tarification : la gratuité pour tous est inutile, une tarification solidaire suffisant à garantir le droit au transport.

Jean Sivardière ■

Les gares SNCF : un réseau à 5 niveaux ?

On oppose souvent les dessertes voyageurs TGV à celles du réseau classique (TER et Intercités de jour et de nuit) en parlant d'un réseau ferroviaire à deux vitesses. Si on envisage la perception des gares SNCF *par l'utilisateur*, on pourrait évoquer un réseau plus complexe à cinq niveaux.

1. Les gares métropolitaines



Les gares métropolitaines ont connu (ou connaissent) de gros aménagements à but commercial, et deviennent des vitrines urbaines pour des flux massifs de passagers. Pour reprendre une expression de Ville, Rail et Transports (n° 627), ce sont des « machines à cash ».

Telles sont les gares parisiennes ou celles de Bordeaux, Rennes... D'autres suivront bientôt.

2. Les gares spécifiques TGV



Situées hors la ville, elles privilégient les accès routiers et les parkings de grande dimension. Elles offrent des services minimaux où le piano remplace le guichet et ont raté leur vocation de pôles d'activités. Elles ressembleraient plutôt à des stations-service d'autoroute où l'on passe un minimum de temps.

Nous les avons nommées « exurbanisées » (FNAUT Infos 149, 167). On pourrait les qualifier de gares-aéroports, mais ce serait leur faire beaucoup d'honneur. Lorraine TGV, Haute Picardie, Vendôme-Villiers en sont des exemples caricaturaux.

3. Les gares de banlieue



Essentiellement en région parisienne, ces gares ont un rôle fort dans le fonctionnement écologique du territoire dense mais sont souvent étriquées au vu des flux qui y passent, avec des espaces d'attente loin d'être à la hauteur. Des gares-courants d'air ? Les exemples abondent sur le réseau francilien.

4. Les gares des villes moyennes ou intermédiaires



Elles possèdent souvent un important bâtiment voyageurs (BV) aux qualités architecturales reconnues.

Elles ont été partiellement remaniées intérieurement mais manquent d'équipements de circulation interne (ascenseurs, escalators, passages souterrains larges), leurs buffets ont disparu et un minimum de guichets y est ouvert.

On pourrait pratiquement les qualifier de gares-monuments historiques pour rester dans l'esprit de leurs concepteurs : La Rochelle, Metz, Tours...

5. Les gares rurales

Enfin, les gares rurales sont dépourvues de services, elles abritent de temps à autre des services non ferroviaires, ce sont de simples haltes où le BV est parfois muré, sans agent présent, certaines sont destinées à la vente ou à la démolition.

Beaucoup d'entre elles sont fermées définitivement, sans arrêt des circulations, et ont souvent été dépecées de leurs voies de croisement qui pourraient s'avérer fort utiles aujourd'hui. Appelons-les gares fantômes. Impossible de citer des noms : elles sont légion.

Cet essai de typologie des gares souligne l'incohérence des politiques ferroviaires, le manque d'unicité, la sectorisation des décisions, des tendances contradictoires allant de la valorisation à l'abandon.

On promeut la gare urbaine devenue aéroport internationale et mondialisée, on délaisse la halte de campagne, relique historique dans un monde rural oublié.

Cette extrême hiérarchisation participe au « démaillage » du réseau (FNAUT Infos 276). Le matériel ferroviaire a été fortement renouvelé, mais les gares qu'il dessert ont des équipements totalement hétérogènes, sinon inexistantes.

Rechercher une unicité, une homogénéité des gares consisterait à minima à remettre de l'humain à tous les niveaux, à accueillir des équipements-relais (parkings vélos sécurisés, voitures électriques collectives à certaines heures), à installer des bancs, des abris, une signalétique unifiée et efficace.

Parfois, il suffirait d'implanter un peu de bitume ou un lampadaire supplémentaire pour redonner aux voyageurs un sentiment de sécurité. De petites dépenses qui n'ont rien à voir avec les millions d'euros dépensés dans les gares métropolitaines.

Rêve ou utopie ? Rien de tout cela ne semble entrer dans les préoccupations de la SNCF ou de l'Etat.

Jean-François Troin ■

Une initiative originale : Railcoop

Railcoop est une société ferroviaire privée, créée en 2019 sous le statut de coopérative d'intérêt collectif. Elle se propose de faire circuler des trains de jour et de nuit librement organisés (sans subventions publiques) sur le réseau français dès 2022, complémentaires - donc non concurrents des trains de service public.

L'objectif n'est pas la vitesse mais une desserte des villes moyennes, avec des horaires identiques d'un jour à l'autre, un maximum de correspondances et un tarif voisin de celui du covoiturage.

Deux trains de jour et un de nuit sont ainsi envisagés sur Lyon-Bordeaux (un itinéraire transversal de 639 km abandonné par la SNCF en 2014), en 6h47 de jour par Limoges (ou Aurillac en cas de travaux). La liaison TGV par Paris resterait plus rapide, bien que la correspondance entre gares parisiennes soit difficile. Actuellement, la liaison Bordeaux-Montluçon (60 000 habitants) s'effectue avec une correspondance obligatoire à Limoges (208 000), la liaison directe ayant été supprimée récemment. Le billet coûterait 38 €. Le trafic potentiel serait de 690 000 voyageurs/an, 85 % venant de la route (dont les cars Macron), 6% de l'avion (trajet de bout en bout en moins d'une h) et 9 % des autres trains (dont les TGV passant par Paris). 100 000 voyageurs environ utilisent chaque année les cars Macron sur l'axe Lyon-Bordeaux, la plupart de nuit, et pourraient être attirés par un train de nuit.

Railcoop envisage de louer 6 rames Regiolis fabriquées par Alstom et louées par une entreprise de location étrangère.

D'autres liaisons sont étudiées : Lyon-Thionville par Nancy et Metz, et Rennes-Toulouse par Poitiers et Limoges.

Railcoop cherche à impliquer des citoyens, des cheminots, des entreprises et des collectivités afin de développer une offre ferroviaire adaptée aux besoins des territoires. De nombreux facteurs favorables se présentent :

- l'ouverture totale du transport ferroviaire à la concurrence à partir de décembre 2020 ;
- la sensibilité du public au réchauffement climatique (61 % des Français sont prêts à prendre le train plutôt que l'avion ;
- le rail nécessite 12 fois moins d'énergie que la route pour déplacer une personne ou une tonne de fret) ;
- la mobilité est en forte croissance (une hausse de 34 % du trafic routier est prévue d'ici à 2050).

Plutôt que de créer de nouvelles infrastructures, pourquoi ne pas tirer parti du réseau ferré existant non utilisé au maximum de sa capacité ? 90 % des Français résident à moins de 10 km d'une gare, 30 % des gares existantes ne sont pas desservies, le réseau actuel dessert en priorité les grandes villes et les axes Paris-province. Railcoop cherche à inventer de nouvelles

offres commerciales (restauration par des traiteurs locaux, transport des bagages et vélos) et à se diversifier dans le fret.

Railcoop compte 2 340 sociétaires. Chacun peut souscrire une part sociale au prix de 100 €. Railcoop doit réunir 1,5 M€ d'ici la fin 2020 pour obtenir sa licence et a 700 000 € en caisse.

Site web : <https://www.railcoop.fr>

Jean Sivardière et Gilles Laurent ■

Le livre noir de la SNCF

Toulouse : l'aumône à l'amende

100 € d'amende pour avoir donné 70 centimes à une personne qui mendiait en gare de Toulouse-Matabiau, c'est ce qui est arrivé à un passant dans la gare un jour de novembre 2019. Explication de la police ferroviaire : « la mendicité est interdite dans les lieux publics ». Précision apportée par la SNCF à France 3 : « Si contravention a été dressée, c'est qu'il y avait une bonne raison de le faire. De toute façon, en cas de contestation, ce sera parole contre parole ».

L'affiche fiche le camp

Il fut un temps, qui s'éloigne inexorablement, où dans chaque gare se trouvaient deux tableaux récapitulant tous les trains du matin au soir, tous les jours de la semaine, pour la durée du service ferroviaire en cours, sur fond jaune pour les départs, sur fond blanc pour les arrivées. Ces tableaux existent toujours dans la plupart des pays d'Europe et certains indiquent même les quais d'arrivée et de départ : Allemagne, Belgique, Pays Bas, Suède, Norvège, Italie... C'est très pratique. Dans certaines régions de France, à l'instar des Hauts de France, ces tableaux ont disparu, et il n'existe plus, non plus, de fiches horaires. Désormais, pour s'informer des départs ou des arrivées, une simple affiche en gare renvoie le public au site SNCF pour y télécharger soi-même les informations – à condition d'avoir Internet.





La bicyclette grande reine du post-confinement

©Pixabay

C'est visible dans tous les milieux : urbain, périurbain et rural : +30 % de passages de vélos sont enregistrés par rapport à la même période en 2019. Du jamais vu.

Cette fréquentation post-confinement progresse quel que soit l'environnement : +34 % en milieu urbain, +20 % en périurbain et +19 % en rural. +65 % pour la ville de Paris, +26 % pour la métropole européenne de Lille, +25 % pour la métropole de Lyon...

La pratique touristique est également à la hausse à l'image de la fréquentation cyclable sur les EuroVelo en France : +5 % du 1er janvier au 13 septembre par rapport à la même période en 2019, soit +24 % hors période de confinement.

Un mouvement mondial

Cette fois on y est, le vélo « vélorutionne » la conception de la mobilité dans un mouvement mondial : la Grande Bretagne a annoncé un grand plan national

vélo de 2 milliards de livres « pour lutter contre la pollution et contre l'obésité », New York prévoit un budget vélo de 1,7 milliard de dollars sur 10 ans. « Il s'agit d'une feuille de route pour briser la culture de l'automobile d'une manière réfléchie et complète ».

Une innovation : les vélos-cargos

Le vélo envahit aussi des domaines où on ne le soupçonnait pas : Les vélos-cargos courants dans les pays du nord sont plus nombreux, adoptés par les familles pour faire les courses ou transporter les enfants (ravis !). Ils sont aussi adoptés par plus de 200 artisans ou PME regroupés dans l'Association « Boîtes à Vélo », qui appuient leur logistique sur les vélos-cargos : paysagistes, menuisiers, livreurs, plombier,

restaurateurs, micro-brasseries... et aussi bien sûr des réparateurs de vélo... à vélo !

Complémentarité vélos et bus

Certaines villes ont la forte volonté de maintenir les pistes temporaires créées au printemps, notamment Paris. Nombre d'entre elles en ont profité pour peindre en jaune des couloirs bus + vélos, car il ne faut pas oublier le transport public ni gommer la nécessité de disposer d'un réseau de transports collectifs efficace, en particulier pour les plus jeunes et les plus âgés.

Malheureusement le retour massif de la voiture et de ses lobbys pousse d'autres villes à renoncer, même si la demande cycliste est forte : Annecy, Nice, Amiens, etc... Le mouvement est néanmoins enclenché, le vélo est une des clés pour se déplacer autrement, garder la forme, et réduire la pollution.

Gilles Laurent ■

Covid-19 : l'Italie rassure ses voyageurs

Pour qui voyage par le train en Italie, la différence par rapport à la France quant aux mesures de protection sanitaire saute aux yeux. A l'évidence, tout est fait pour rassurer les voyageurs... et les touristes.

Dans les gares, le balisage des cheminements dans les halls, salles des pas perdus et espaces commerciaux est matérialisé : marquage au sol et barrières veillent à ce que les personnes qui arrivent et celles qui sortent ne se croisent pas et certaines issues sont condamnées pour éviter les conflits. La police ferroviaire est présente et visible. Avant de monter dans les trains de grandes lignes, prise de température en tête de quai pour les gares en cul-de-sac, ou dans les passages d'accès aux quais dans les autres. A la grande gare de Roma Termini, des caméras thermiques scannent les voyageurs à l'entrée et à la sortie des quais, avec présence de la police et de l'armée.

Dans les trains, les précautions prises sont impressionnantes. Pour les passagers qui arrivent de France par le TGV Paris-Milan, il faut remplir au préalable une attestation sur l'honneur que l'on est indemne de tout symptôme, collectée à la frontière par les services italiens, avec prise de température (En revanche, lors du retour en France en sens inverse, aucun contrôle sanitaire...)

Monter dans un train italien confirme ces premières impressions : distributeur de gel hydroalcoolique sur les plateformes d'extrémité des voitures grandes lignes et dans tous les trains, y compris régionaux et suburbains, portes distinctes et dûment signalées pour la montée et la descente. A bord des trains, l'information visuelle et sonore appelle à intervalles réguliers au respect des mesures de distanciation et des gestes-barrière – à commencer par la condamnation d'un siège sur deux – scrupuleusement vérifié à intervalles réguliers par le personnel de bord. La charge des trains est suivie en permanence pour les trains à réservation et les places attribuées peuvent changer jusqu'au départ avec information du voyageur par courriel. A l'évidence, le modèle économique ferroviaire souffre beaucoup de la restriction de places assises et des pertes de recettes commerciales qui en découlent. Ainsi, dans une voiture de TGV Italo Turin-Rome en classe « Smart » (équivalent à la seconde classe TGV – en mieux) disposant de 56 places assises, 20 à 25 places sur les 28 utilisables étaient occupées.

Ces précautions extrêmement visibles poursuivent un double but : prophylactique bien sûr, mais elles sont aussi destinées à rassurer les usagers des transports, dont les touristes, ressource essentielle pour l'économie italienne. La même approche prévaut donc pour les métros – aux moins pour ceux de Turin et Rome utilisés lors de ce voyage : bouches d'entrée et de sortie distinctes, ce qui oblige, à Rome surtout, à des détours pour trouver le bon escalier ; les corridors d'accès et de correspondances, les mezzanines, sont balisés pour éviter que les flux se télescopent. Et là encore, un siège sur deux est condamné dans les rames.

Michel Quidort ■

D'après les notes prises lors d'un voyage effectué à Turin et Rome en septembre 2020.

Droits des voyageurs ferroviaires

90 % des utilisateurs ignorés du règlement européen ?

L'évolution du droit européen semble privilégier les intérêts des compagnies à ceux des voyageurs.

Depuis 2018, la révision du règlement européen de 2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires est à l'ordre du jour des instances communautaires. Elle vise à améliorer les garanties dont bénéficient les usagers en cas de dysfonctionnements des services ferroviaires : remboursement, dédommagement ou prise en charge selon les cas. Pour la FNAUT et la Fédération européenne des voyageurs (FEV), le dernier accord, provisoire, intervenu entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil des ministres le 1er octobre dernier est à cet égard inquiétant, comme le montrent les dernières dispositions adoptées.

Ainsi, les **services conventionnés** comme les TER, TET et Transilien en France resteraient exclus du règlement, ce qui revient à ignorer **90 % des voyageurs européens** de ses dispositions. Ceci est incompréhensible : pourquoi priver les usagers, très souvent réguliers, des trains de banlieue ou des lignes régionales d'une protection qu'ils méritent autant que les autres voyageurs ? L'exemple de la Grande Bretagne montre que ce n'est pas chose impossible, puisque l'application « Delay-Repay » adoptée par l'ensemble des opérateurs de grandes lignes et de banlieue prévoit le dédommagement automatique des passagers pour tout retard supérieur à 15 minutes.

Ce n'est pas tout : le texte adopté autoriserait les Etats à exclure du règlement pour une durée de cinq ans (à compter de la publication du texte au JO européen) **les services ferroviaires intérieurs**. Autrement dit, on réduirait encore un peu plus, et même un peu beaucoup, son champ d'application et du même coup le nombre de personnes protégées en cas de retards ou d'autres imprévus au cours de leur voyage...

Autre sujet de préoccupation : « **les billets intégrés** », qui montre bien le poids dominant des entreprises ferroviaires dans le débat. Pour un voyage international, il est à

peu près constant que le voyageur utilise au moins deux compagnies différentes. L'idée soutenue par la FNAUT et à Bruxelles par la FEV et les associations de consommateurs est qu'en cas de dysfonctionnement, par exemple un retard qui fait manquer une correspondance, le voyageur soit redirigé ou dédommagé selon son souhait ou les circonstances, quel que soit le nombre de compagnies impliquées dans son déplacement. C'était sans compter sur la pression des Etats membres désireux de protéger leurs opérateurs. Donc, selon le nouveau texte, les droits protégeant le voyageur ne s'appliqueraient que si **c'est la même compagnie** qui assure l'ensemble du déplacement, ou si c'est une entreprise détenue par l'une des compagnies impliquées, ou si c'en est une filiale détenue à 100 %. En clair, pour un voyage Lyon-Bruxelles avec SNCF puis Thalys (détenu à 60 % par la SNCF), si le retard du TGV empêche la correspondance à Paris, au voyageur de se débrouiller par ses propres moyens pour poursuivre son déplacement...

L'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence, déjà bien entamée, voit l'arrivée de nouveaux entrants, qu'il serait bien sûr souhaitable d'inclure dans le système des billets intégrés, que ce soit pour un trajet national ou international. Cela ne semble pas être le cas avec le nouveau texte. Curieuse attitude des instances communautaires qui, d'un côté, prônent la concurrence pour améliorer la qualité de service du train, mais qui d'un autre, vont compliquer la vie des utilisateurs, qui n'ont vraiment pas besoin de cela lorsque leur voyage tourne mal ! Ce serait donc au bon vouloir des compagnies et de leurs éventuels accords commerciaux bilatéraux que l'on pourrait voir les voyageurs bénéficier, le cas échéant, des dispositions du règlement.

Pour couronner le tout, les compagnies devraient disposer de **l'excuse de la force majeure** pour échapper à leurs obligations envers les passagers en cas de « conditions météorologiques sévères »,

de « catastrophe naturelle majeure »... ou de « crise sanitaire ». On sait ce qui dès lors attendrait le voyageur laissé à lui-même et désireux d'être dédommagé : à l'instar de ce qui se passe en transport aérien, des procédures judiciaires longues et coûteuses et une insécurité juridique pas vraiment propice à promouvoir l'image d'un chemin de fer fiable et sécurisant dans lequel on peut avoir confiance.

Selon le souhait de la Commission de Bruxelles, 2021 devrait être « **l'Année Européenne du Rail** ». De son côté, le « **Pacte Vert** » prévoit une Europe neutre en carbone d'ici 30 ans. Tout le monde s'accorde à reconnaître au chemin de fer qu'il est puissant, efficace et respectueux de l'environnement, et qu'il doit pouvoir attirer de nouveaux clients qui pour le moment privilégient l'avion ou la voiture. L'ambitieux transfert modal espéré risque de rester lettre morte si les utilisateurs du train ne bénéficient pas de droits clairs, robustes et pérennes. Peut-être la procédure législative qui reste ouverte reconnaîtra-t-elle finalement cette évidence... En tous cas, espérons-le.

Michel Quidort, président de la FEV

Brèves

Train de nuit transeuropéen

L'opérateur privé tchèque RegioJet ouvre un service de nuit entre Prague et la Pologne en décembre prochain. Le train au départ de Prague à 22h10 rejoindra, via Cracovie, la ville de Przemyśl, dans les Basses-Carpates.

Petites lignes en Allemagne

L'initiative locale permet de rouvrir des lignes aux voyageurs.

Un exemple : Une ligne de Westphalie dans les confins de Duisburg a été réouverte sur 12 km. Anciennement dédiée au fret et à la desserte minière, elle dessert dorénavant le parc paysage régional créé sur le site des mines fermées en 2012.

Réouverture de la ligne Saint-Mariens - Blaye

Un combat associatif de longue haleine

©Cramos - Wikipedia

Raccordée en 1873 à la ligne Bordeaux - Nantes, les 24,5 km de voie unique permettaient la desserte du port de Blaye, sous-préfecture du département de la Gironde. La ligne est fermée aux voyageurs en 1938 et au fret en 2004, suite à l'explosion de silos de céréales en 1997. Malgré le manque de soutien des élus de l'époque, la création du Collectif Blaye Bordeaux Rail (association membre de la FNAUT) a permis de relancer l'idée de la réouverture au fret et aux voyageurs.

L'état des lieux

Les défis sociaux, économiques, écologiques et d'aménagement du territoire rappellent à la Région Nouvelle Aquitaine l'importance d'une desserte durable de cette partie du territoire régional. Le mouvement des gilets jaunes, important dans le Blayais, a montré les difficultés de transport des salariés vers la Métropole Bordelaise, avec des coûts et des temps de trajets toujours augmentés.

A l'horizon 2030, la métropole bordelaise attend plus de 300 000 habitants et plus de 150 000 emplois potentiels. Le territoire de la Haute Gironde représente un peu plus de 65 000 habitants. Son attractivité démographique est supérieure à la moyenne départementale. 15 000 véhicules par jour (chiffres 2017) se déplacent vers Bordeaux sur la départementale D137, seule route « importante ».

Le classement UNESCO de la citadelle de Blaye et du verrou de l'Estuaire amène toujours plus de touristes en voitures ou en bus (65 500 visiteurs en 2016).

Un avenir possible

Le coût de la réouverture (renouvellement de la voie, passage à niveau et si-

gnalisation simplifiée) se monterait pour les 24,5 km à 30 millions environ. **Une nouvelle étude diligentée par le Conseil Régional est en cours de réalisation.**

La démarche du RER/TER Métropolitain engagée par le syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités envisage une électrification classique de la ligne Bordeaux - Nantes, d'Ambarès jusqu'à la gare de Saint-Yzan-de-Soudiac - Saint-Mariens, point de raccordement au réseau ferré de la ligne à réouvrir. Afin d'acheminer les voyageurs jusqu'à Blaye se pose donc le problème de l'électrification. Une solution pourrait être la mise à niveau classique des rames bimodes diesel-électrique existantes.

A l'avenir, supprimer la motorisation diesel, en passant à une solution bimode batterie-électrique est déjà en étude avancée, entre autres chez Bombardier. L'aller-retour en mode batterie avec une recharge à mi parcours sécuriserait cette solution plus économique qu'une électrification classique.

Le défi à relever au 21^e siècle face au réchauffement climatique et les avancées de la technique permettent des évolutions favorables et l'avancement des projets. L'intégration de financements pour les mobilités du quotidien

Décès de Bruny Payet

L'association de l'île de la Réunion GC ATR-FNAUT vient de perdre son président fondateur à l'âge de 98 ans.

Depuis les années 60, Bruny Payet a toujours défendu son île natale contre les différents projets défigurant un cadre de vie exceptionnel.

Son principal combat était contre la Nouvelle Route du Littoral. Bruny Payet a toujours milité pour des solutions sociales, démocratiques et respectueuses d'un fragile environnement insulaire.

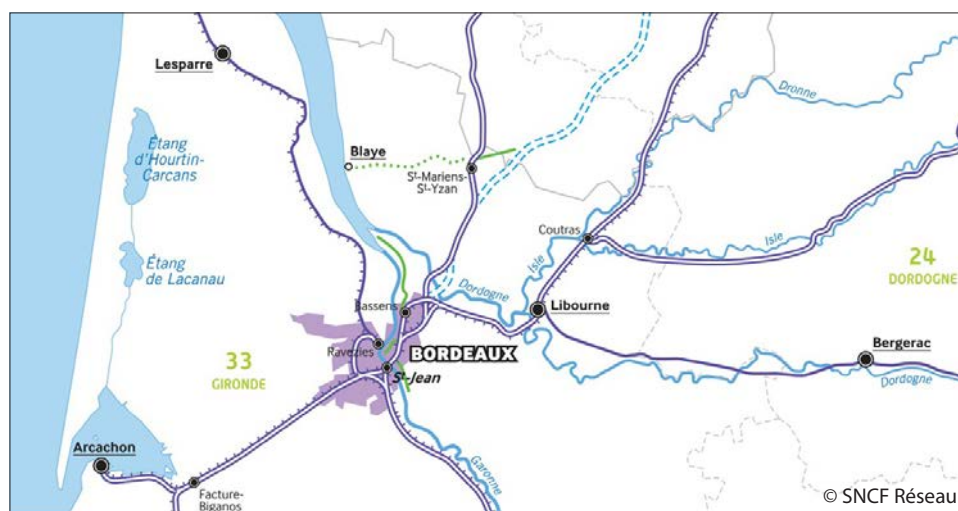
En ce moment douloureux, la FNAUT adresse ses plus sincères condoléances à l'association et à François Payet, son fils, souvent présent à Paris pour l'assemblée générale.

dans le plan de relance ferroviaire, même si c'est encore à confirmer, est aussi un encouragement à poursuivre les actions pour la réouverture de lignes.

Le collectif Blaye-Bordeaux-Rail a multiplié les initiatives locales (distribution de flyers, manifestations à la mairie de Blaye, réunions avec les élus), il a été soutenu par la FNAUT Nouvelle Aquitaine qui a relayé le projet au niveau régional.

Le combat associatif est un combat de longue haleine, la réouverture de la ligne Cannes-Grasse en est un exemple. L'utopie d'hier peut devenir la réalité d'aujourd'hui.

FNAUT Nouvelle-Aquitaine et Collectif Blaye-Bordeaux-Rail



FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart
 Crédits photo : Marc Debrincat (MD) et Fabrice Michel (FM)
 CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°286 - 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