



Photo : Marc Debrincat

SNCF et gouvernement face au mécontentement des voyageurs

Des témoignages qui en disent long

La pétition nationale « Sauvons nos trains », lancée par la FNAUT début mai 2015, a recueilli à ce jour près de 7 000 signatures venant de toutes les régions françaises. Nous avons analysé les commentaires des signataires, très variés, instructifs et lucides.

1 - Les résultats chiffrés des sondages habituels réalisés auprès des usagers de la SNCF – par des instituts spécialisés, voire des associations – sont souvent contestés : le panel des personnes interrogées est-il représentatif ? Les questions sont-elles neutres ou orientées ? Ne sont-elles pas réductrices ?

L'intérêt des commentaires recueillis par la FNAUT, qui émanent de publics manifestement très divers, est qu'ils ont été émis de manière spontanée, sans filtre. Ils constituent une véritable enquête d'opinion, bien plus révélatrice qu'un simple sondage « oui, non, ne sait pas » : c'est pourquoi ils ont été présentés aux médias et transmis, sans retouches, au Chef de l'Etat et au Premier ministre, destinataires de la pétition, et aux ministres concernés : Ségolène Royal, Emmanuel Macron, Sylvia Pinel et Alain Vidalies.

2 - Ces commentaires donnent une vue d'ensemble de la situation présente du rail en France et des frustrations du public. Les signataires se sont exprimés à la fois comme usagers des transports rencontrant des difficultés concrètes lors de leurs déplacements quotidiens ou occasionnels à courte ou longue distance, et comme citoyens préoccupés par le service public, l'aménagement du territoire, la sécurité routière, l'environnement, l'énergie, l'économie...

Ils confirment la profonde dégradation de tous les services ferroviaires et expriment une véritable exaspération face à la stratégie de la SNCF et aux orientations du gouvernement, bien différentes de celles qui étaient attendues.

3 - On retrouve tous les thèmes développés par la FNAUT et ses associations. Ils légitiment donc le diagnostic et les inquiétudes de notre fédération. Le rail va très mal en France : la FNAUT ne noircit pas le tableau, il est noir. Il est temps que le gouvernement en prenne conscience et réagisse au lieu de s'enfermer dans une politique anti-écologique qui finit peu à peu par détruire le rail.

Bruno Gazeau

Les protestations des usagers contre la dégradation des services ferroviaires se sont récemment multipliées. Nous présentons dans ce bulletin les témoignages des signataires de la pétition de la FNAUT, qui confirment que la situation du rail est inquiétante. Les réponses apportées par SNCF Réseau (le gestionnaire de l'infrastructure, ex-RFF), SNCF Mobilités (l'exploitant, ex-SNCF) et le gouvernement ne sont pas à la hauteur des enjeux : SNCF Réseau manque de moyens financiers et certaines de ses orientations sont contestables ; la stratégie de SNCF Mobilités ne correspond pas à l'intérêt général ; enfin le gouvernement navigue à vue, sans ligne directrice. Pendant ce temps, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Suisse, en Espagne, le trafic ferroviaire augmente.

Pourquoi je signe la pétition de la FNAUT

Suite des commentaires des signataires de la pétition de la FNAUT « sauvons nos trains » (voir aussi FNAUT Infos 236).

Des usagers lassés

Les retards sont quotidiens, on est surpris quand un train arrive à l'heure.

Il faut prendre le train précédent en cas d'impératif horaire.

Nous sommes traités comme du bétail, pas comme des clients.

La SNCF se moque de nous.

Le réseau tombe en ruine.

La qualité baisse, le prix augmente, le voyageur doit payer sans se plaindre.

Je prends le train 230 jours par an. Que du stress, pas de clim, pas de chauffage, pas une semaine sans retard, pas de place assise, aucune communication en cas de problème, aucune prise en charge, un service déplorable, et un abonnement hors de prix.

C'est usant de se demander chaque jour si on va arriver à l'heure au travail.

Le train, c'est la galère. Je prends ma voiture en cas de contrainte horaire.

Je vois de nombreux collègues abandonner le train pour la voiture.

Qu'on arrête d'appeler usagers ceux qui payent et sont avant tout des clients qui attendent un service de qualité.

Une exigence de service public

Je n'ai pas de voiture et je suis tributaire du train pour me déplacer. Les petites gens n'ont pas tous une voiture !

Le train est une nécessité sociale, comme la poste ou les hôpitaux. Il ne doit pas être soumis uniquement à des impératifs de rentabilité. Sa régression est une énorme erreur.

Les liaisons province-province ne sont plus assurées, il faut se tourner vers des moyens de transport moins sûrs, moins écologiques et moins pratiques.

Le covoiturage, c'est de la foutaise, ce n'est pas du service public, nous voulons des trains.

L'autocar refusé

Nos voies ferrées sont sous-exploitées, il faut les utiliser. Pourquoi surcharger les routes ?

Il est aberrant de ne pas rouvrir la voie ferrée transversale Lyon-Bordeaux.

Avec les lignes de cars concurrentes, bien des lignes ferroviaires vont fermer. Et, au lieu de remplir les cars, les habitants prendront leur voiture.

Dans certaines régions, le train passe encore quand le car est bloqué par la neige ou le verglas.

Alors que le rail pénètre rapidement au cœur des villes, sans embouteillages, l'ouverture de liaisons par autocar est une totale absurdité.

Quoi qu'on en dise, le car n'offre pas la même qualité de service que le train. Le développement des cars est un triste retour en arrière.

On va créer des postes de conducteurs d'autocar mais supprimer des emplois de cheminots.

Le modèle américain est une régression : *le car ne doit pas remplacer le train mais s'implanter dans les zones non desservies par le train.*

Désaménagement territorial

A Pontorson, sans les quelques trains qui passent, nous serions complètement isolés.

A Nantua, la gare est fermée, la ville se meurt et laisse mourir ses habitants non motorisés.

La rareté des trains va encore plus paupériser les zones rurales déjà touchées par le regroupement des services publics dans les grandes villes.

L'inégalité de traitement entre Paris et les grandes métropoles d'une part et la province d'autre part porte atteinte au principe d'égalité des citoyens.

Sécurité, environnement

Je trouve dramatique pour l'environnement et la sécurité routière qu'on promeuve les transports en autocar ou le covoiturage au détriment du train.

Il faut sauver le réseau ferré, le choix de la route n'est pas le bon. Nous n'avons qu'une planète.

Il faut limiter l'utilisation des véhicules individuels, source de multiples pollutions. L'industrie automobile doit être progressivement reconvertie.

L'énergie à économiser

Pas de baisse possible des consommations de pétrole dans les transports sans croissance de tous les réseaux ferrés, urbains et interurbains.

Le train est un outil indispensable à la réussite de la transition énergétique.

Le pétrole n'est pas inépuisable. Pour suivre une politique uniquement routière est irresponsable. Le train, c'est le futur sobre et intelligent.

L'économie menacée

Une approche financière à court terme ne tient pas compte des effets négatifs sur les autres secteurs de l'économie et sur la vie quotidienne des citoyens. L'avenir du transport, c'est le train, pas la bagnole.

Pourquoi mettre en danger nos trains si utiles pour les jeunes en formation, l'emploi, le tourisme ? Rendez-nous nos trains de marchandises !

Je n'ai pas envie que mon pays finisse par devenir sous-développé. Regardez les cartes : les pays sans chemin de fer sont les derniers en matière de développement !

Le recul du rail tel qu'il se profile avec la loi Macron est une erreur économique et un recul de civilisation.

Le plus élémentaire bon sens devrait conduire à développer les transports par voie ferrée si l'on veut retarder des dégâts graves et coûteux sur la planète.

Pour réduire le coût du ferroviaire, il faut faire payer les infrastructures ferroviaires par les contribuables, comme c'est le cas pour les routes.

Un patrimoine dilapidé

Le réseau ferroviaire existe, il a coûté beaucoup d'argent et il ne doit pas être abandonné. Ce patrimoine précieux ne demande qu'à être davantage utilisé.

Le chemin de fer a un rôle important à jouer, mais il faut que le maillage ne se réduise pas en peau de chagrin.

Arrêtons le massacre du patrimoine public ! On est devenus fous ou quoi ?

Un sentiment d'absurdité

On a l'impression d'un sabotage, d'une entreprise de sape qui décourage les usagers et les cheminots. J'en ai marre d'assister à la casse en règle du chemin de fer français. Tuer ce moyen de transport écologique est stupide.

Le tout-routier est bien plus dangereux pour la planète que le train, alors pourquoi une politique aussi saugrenue de régression du rail ?

Après-guerre, presque tous les tramways ont été supprimés pour laisser place à l'automobile. Les erreurs d'hier devraient nous faire réfléchir, c'est idiot de supprimer des voies ferrées.

Des comparaisons irritantes

La comparaison avec les réseaux voisins montre que le nôtre décline à grande vitesse. L'Allemagne, la Suisse,... ont depuis longtemps une politique cohérente de mobilité. Pourquoi est-ce impossible en France ?

Que l'on prenne exemple sur la Suisse, dont le réseau est dense et de qualité, au lieu de miser sur le tout routier et de sacrifier le long terme et l'intérêt général.

La SNCF sévèrement critiquée

Le transport ferroviaire est un bien public qui nous appartient.

Nous avons un réseau précieux et enviable, et nous ne serions pas capables de l'exploiter et de le valoriser intelligemment ?

Cela fait mal de voir comment la SNCF gère ce qui reste du réseau ferré.

La politique commerciale de la SNCF est confuse et déshumanisée.

Les grèves ont lassé les gens.

La SNCF ne sait plus fournir un service public de qualité. Je vois au fil des ans la chienlit s'installer, c'est déroutant et consternant. Assez de communication du style « tout le monde il est beau, tout le monde il est pas cher ».

Qu'ont fait les dirigeants de la SNCF pour maintenir cet outil dont on nous dit qu'il n'est plus rentable ? C'est une honte de tout démolir comme ça !

La SNCF, entreprise investie d'une mission de service public, ne remplit pas son rôle. Elle en fait plus pour la route via Geodis, Oubus et Keolis que pour le rail. Sa mission devrait être d'irriguer le territoire d'abord par train et les zones terminales, souvent rurales, par car.

La SNCF est le premier propriétaire de camions en France, bientôt elle sera le premier propriétaire de cars ! Faisons revenir la SNCF à son objectif social qui est d'exploiter et de développer le train.

Politique incompréhensible Trop de contradictions

La politique de transport marche sur la tête, c'est du non-sens. Il faut investir dans les trains, pas dans les autoroutes. Nos trains sont la honte de notre pays.

Ne pas porter plus d'intérêt au ferroviaire est une réelle ineptie. A l'évidence, ceux qui le gèrent ne sont pas ceux qui l'utilisent ! C'est désolant.

Une politique ferroviaire efficace passe par des moyens financiers. On se moque du blabla, on veut de l'action.

Le déclin du rail n'est pas une fatalité. Encore faut-il une volonté politique.

On nous conseille d'utiliser les transports publics et on les supprime...

On nous parle d'écologie, et on fait du tout-routier ! C'est affligeant.

A la veille de la COP 21, nous n'avons rien d'autre à offrir que l'avion low cost, l'autoroute, l'autocar Macron, le covoiturage et la voiture électrique ?

Le climat est la grande cause nationale en 2015. La priorité devrait être donnée à la rénovation du train et non à la construction d'un nouvel aéroport et de nouvelles autoroutes.

Le train est le mode de transport le plus écologique et le plus sûr. A l'heure où la France va accueillir la COP 21, il est honteux de voir le peu d'intérêt que lui portent nos dirigeants politiques !

Quel réseau structurant ?

La force du rail face à l'avion, qui ne propose que des relations point à point, est la desserte des territoires intermédiaires et le maillage de son réseau, qui n'atteindra jamais celui de la route mais peut et doit être renforcé. Il est donc particulièrement important de définir avec pertinence les axes structurants.

Or le réseau structurant formé des 25 axes retenus par SNCF Réseau est basé sur le classement UIC, qui reflète l'état du réseau tel qu'il est circulé actuellement, et non tel qu'il pourrait l'être s'il était déjà modernisé et exploité de manière conforme aux besoins.

Le réseau des 25 axes reste trop centré sur Paris : il comprend 18 axes radiaux (LGV comprises) et seulement 7 axes transversaux, avec des vides inquiétants (la façade Nord Ouest, l'axe Bordeaux-Lyon, le sud du Massif central, le Jura et le sud des Alpes).

Exemple typique de lacune dans ce réseau structurant : la ligne Nantes-Redon (80 km) qui assure les liaisons Nantes-Rennes, Nantes-Quimper-Brest, Bordeaux-Nantes-Quimper et, bientôt peut-être, la liaison Bordeaux-Nantes-Rennes proposée par la commission Duron. Actuellement, plus de 20 allers-retours par jour utilisent la section la moins chargée Savenay-Redon.

Le risque présenté par le GPMR est le renforcement d'un réseau à deux vitesses, SNCF Réseau concentrant ses investissements sur les lignes les plus circulées aujourd'hui et délaissant le reste du réseau ou l'abandonnant au bon vouloir des Régions (désormais, SNCF Réseau n'entretient plus les lignes UIC 7 à 9, voyageurs et fret).

Pour la FNAUT, un réseau structurant doit tenir compte des trafics potentiels. Il doit être plus maillé que celui de SNCF Réseau afin de desservir toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, faciliter les correspondances, éviter au voyageur des détours longs et coûteux lors de déplacements transversaux, et offrir des itinéraires alternatifs permettant de détourner les trains en cas d'incident. Un bon maillage du réseau structurant est également favorable au développement du trafic de fret.

Le réseau structurant défini par le GPMR de SNCF Réseau est un peu plus maillé que ne l'était le « réseau noyau » squelettique envisagé, au début des années 1970, par le ministère des Transports. Dans son état actuel, il est cependant très éloigné du réseau Intercités, complémentaire du réseau des LGV et des réseaux régionaux centrés sur les métropoles de province, proposé par la FNAUT (FNAUT Infos 180).

Dominique Romann

Le Grand Plan de Modernisation du Réseau

Le GPMR, ou Grand plan de modernisation du réseau, de SNCF Réseau a été présenté au Conseil national de la FNAUT par François Tainturier, directeur du Design du Réseau.

Le concept de design du réseau n'est pas propre à la France, il existe en particulier en Suisse. Il comporte trois composantes : la planification des horaires à moyen et long terme, la conduite des projets de modernisation, et les grands projets de lignes nouvelles à conduire en cohérence avec le réseau historique.

A la suite d'un premier rapport de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) dit audit Rivier, publié en 2005, l'Etat et les Régions ont, dans le cadre des CPER, lancé un programme de remise à niveau du réseau ferré classique. Ce sont surtout les lignes les moins fréquentées et souvent les plus dégradées, dites UIC (Union Internationale des Chemins de fer) 7 à 9, qui ont bénéficié de ce programme.

Un deuxième audit de l'EPFL, remis en octobre 2012, a mis en évidence un vieillissement accéléré du réseau malgré les efforts de régénération déployés depuis 2006, et insisté sur plusieurs points importants :

- le besoin impérieux d'une montée en puissance des budgets consacrés au renouvellement des infrastructures ;

- l'utilité d'une « feuille de route politique » susceptible d'orienter les investissements à moyen et long terme ;

- la nécessité d'associer les industriels afin d'innover et de réduire les coûts de renouvellement et l'impact des travaux sur les trafics ;

- l'importance d'utiliser les principes de la gestion d'actifs industriels (asset management) dans les processus et les outils d'aide à la décision.

Ce deuxième audit a amené le ministère des Transports à demander à RFF, en septembre 2013, d'élaborer un programme de *modernisation* du réseau.

Ambitieux, le GPMR est conforme aux préconisations de la commission Mobilités 21 : donner la priorité à l'amélioration des réseaux existants.

Le GPMR n'est pas un catalogue de projets. Il doit définir une vision du réseau à terme (horizon 2030), à partir des besoins des clients, en mettant en œuvre une politique industrielle de modernisation du réseau, en concertation avec toutes les parties prenantes .

La méthode consiste, à partir d'une page blanche, à revoir les méthodes d'exploitation pour tirer le meilleur parti des nouvelles technologies, par exemple la signalisation ERTMS (pour 3 milliards d'euros, le Danemark a ainsi revu son réseau pour y introduire ERTMS ; les Suisses ont un projet analogue pour l'axe Lausanne-Simplon).

Tous les paramètres sont pris en compte par SNCF Réseau dans une approche systémique : prévisions de trafic, consistance de l'offre, évolution du matériel roulant, capacité du réseau, gestion des circulations et des travaux, installations de sécurité, voies principales et de services, gares...

En pratique, on aboutit à 25 schémas directeurs d'axes structurants et 20 schémas d'étoiles ferroviaires. Les axes classiques concernent aussi bien les trafics voyageurs que les trafics fret. Certains axes comprennent deux ou plusieurs lignes. Ainsi l'axe Dijon-Nîmes/Marseille comprend la ligne PLM et la ligne de la Bresse au nord de Lyon et, au sud de Lyon, les lignes des rives droite et gauche du Rhône et la ligne Nîmes-Marseille.

Les 25 axes structurants

Ils comprennent 4 LGV radiales :

- Paris-Lyon-Marseille (LN 1,4 et 5)
- Paris-Le Mans/Tours (LN 2)
- Paris-Lille-Calais (LN 3)
- Paris-Baudrecourt (LN 6)

et 21 axes classiques dont :

- 4 prolongements de LGV radiales
Marseille-Nice
Nîmes-Perpignan
Tours-Bordeaux-Hendaye
Le Mans-Rennes/Nantes
- 10 autres axes radiaux classiques
Paris-Clermont
Paris-Limoges-Toulouse
Paris-Rennes-Brest/Quimper
Paris-Le Havre/Caen
Paris-Boulogne-Calais
Paris-Amiens-Lille
Paris-Nancy/Metz-Strasbourg
Paris-Bâle
Paris-Dijon
Dijon-Nîmes/Marseille
Lyon-Ambérieu-Modane
- 7 axes transversaux
Dijon-Tours-Nantes
Nantes-Bordeaux
Bordeaux-Narbonne
Toulouse-Tarbes-Bayonne
Calais-Metz (artère nord-est)
Luxembourg-Dijon
Strasbourg-Bâle/Dijon

Avec pertinence, l'axe Toulouse-Bayonne a été retenu, alors que la commission Duron 2 (FNAUT Infos 235) a recommandé (à tort) la suppression des trains Intercités sur cet itinéraire...

Les 20 étoiles ferroviaires

Les gares parisiennes

Les gares de Bordeaux, Creil, Dijon, Hendaye, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Mulhouse, Nancy, Nantes, Nice, Nîmes, Orléans, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse, Tours.

Le système ferroviaire du Royaume-Uni n'a pas bonne presse en France (FNAUT Infos 232). Pourtant les Britanniques n'ont jamais autant pris le train : 1,65 milliard de trajets en 2014.

La croissance annuelle du trafic voyageurs est, en moyenne, de 4 % par an depuis la privatisation du système en 1996-1997, contre moins de 0,5 % pendant les 15 années précédentes.

Au total, le trafic a augmenté de 75 % (malgré l'absence de TGV) contre 37 % en France et 21 % en Allemagne pendant la même période. Les Britanniques effectuent aujourd'hui autant de voyages en train que les Allemands (25), nettement plus que les Français (18). L'offre a été considérablement développée : on est ainsi passé de 20 à 47 liaisons Londres-Manchester par jour.

Mais le réseau commence à se saturer et la ponctualité des trains se dégrade : en 2014, plus de 5 % des trains ont eu au moins 5 minutes de retard.

Grâce à des tarifs élevés, les compagnies ferroviaires gagnent beaucoup d'argent, mais leurs marges reculent car elles reversent une part importante de leurs gains à l'Etat (source : Les Echos).

La Deutsche Bahn et les CFF aiment le train

Alors que la SNCF développe ses offres routières (autocar et covoiturage), la Deutsche Bahn vient de s'engager dans un vaste programme de reconquête de la clientèle ferroviaire basé sur le développement progressif mais ambitieux de ses services Intercités.

Quant aux CFF suisses, leur patron Andreas Meyer s'est donné un objectif : stabiliser et même baisser les prix des billets de train, seul moyen d'assurer l'avenir du transport ferroviaire qui fait face à une concurrence de plus en plus agressive, notamment des autocars.

Il a reconnu que les tarifs du train ne pouvaient pas grimper continuellement. Il a estimé que répercuter les prix des sillons sur les tarifs des CFF serait une stratégie à court terme qui aurait de fortes incidences sur l'attractivité des transports publics à moyen terme : « lorsque les cars et les voitures sans conducteur seront meilleur marché, le rail se rendra compte qu'il a raté un train ».

Afin d'améliorer leur rentabilité, les CFF doivent aussi améliorer leurs performances. Seulement 30 % de la capacité du réseau est utilisée en moyenne.

Enfin les horaires de travail des entreprises doivent être assouplis afin que la période des déplacements pendulaires (domicile-travail ou études) soient plus étalée et donc moins chargée. Une telle mesure permettrait d'économiser 140 millions de francs suisses par an.

Espagne : le choix audacieux de la RENFE

En 25 ans, l'Espagne a construit un réseau de lignes à grande vitesse très dense, mais l'AVE (le TGV espagnol) a rencontré un succès mitigé : début 2013, le taux d'occupation des rames n'était que de 60% en moyenne (68 % sur l'axe Madrid-Barcelone), ce qui n'était pas si médiocre compte tenu de la faible densité de la population et d'une crise économique sévère.

La RENFE (la SNCF espagnole) a donc lancé une nouvelle politique commerciale le 8 février 2013, basée sur une baisse générale des tarifs de 11 % en moyenne, complétée par diverses réductions et mesures promotionnelles (cartes jeunes, Renfe Spain Pass).

Fin 2013, le succès est spectaculaire : le trafic de l'AVE et des autres trains de grandes lignes a augmenté d'environ 20 % ; le taux moyen d'occupation des trains est passé à 75 % ; la recette globale de la RENFE est en hausse de 4,5 % ; le trafic aérien a diminué de 16 %.

Selon Julio Gómez-Pomar, le patron de la RENFE, sans cette nouvelle tarification, le trafic AVE aurait chuté de 2,6 % et les recettes de 5 %.

Le succès s'est poursuivi en 2014 : le trafic est passé de 22,3 millions de voyageurs en 2012 à 25,6 en 2013 (+ 15 %) et 29,7 en 2014 (+ 16%).

Autre conséquence, bénéfique pour l'environnement : l'AVE l'emporte sur l'avion dans l'ensemble des déplacements. Entre février et novembre 2013, 438 000 voyageurs ont abandonné l'avion pour l'AVE, selon l'AENA, le regroupement des aéroports espagnols.

C'est la première fois que l'AVE l'a emporté sur l'avion : en janvier 2014 il a transporté 1,9 million de voyageurs contre 1,8 million pour l'avion, en retrait de 7,3 %. L'AVE a pris le dessus en particulier sur le pont aérien Barcelone-Madrid.

Ana Pastor, ministre des Transports, et les responsables de la RENFE ont maintenant un objectif de 50 millions de clients pour l'AVE en 2018 (contre 120 millions de voyageurs transportés annuellement à grande vitesse en France et 160 millions en Allemagne).

Ce gain de clientèle devrait permettre à la RENFE d'équilibrer ses comptes malgré la hausse des péages perçus par ADIF, le gestionnaire du réseau ferré. En effet, si en 2014 les recettes de la RENFE se sont accrues de 6,1 %, les péages ont augmenté de 21,8 % après des hausses de 58 % en 2012 et de 16 % en 2013 (le niveau des péages ne permet pas encore à ADIF, fortement endetté, d'équilibrer ses comptes).

Résumé d'un article de Michel Garicoïx paru dans *Ville, Rail et Transports*

La stratégie de SNCF Mobilités

La FNAUT conteste la stratégie de la SNCF principalement sur deux points.

1. La diversification de l'entreprise

La SNCF veut aujourd'hui devenir « un grand groupe multinational et intermodal », continuer à se développer à l'étranger (par sa filiale Keolis) et s'implanter dans tous les modes de transport (sauf l'aérien) - autocar, covoiturage, voiture de location, vélo - comme elle l'a fait de longue date dans le secteur du fret en rachetant Geodis.

Cette stratégie est légitime mais amène la SNCF à délaisser, en France, ses activités ferroviaires peu rentables ou déficitaires (Intercités, trains de nuit, auto-train, wagon isolé) et à s'en débarrasser peu à peu au détriment des voyageurs et des chargeurs. Cette politique n'est pas compatible avec le maintien du service public, la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et l'intérêt national, en particulier parce qu'elle oublie les territoires fragiles et renforce la dépendance pétrolière de notre pays.

La SNCF doit s'attaquer aux causes de ses surcoûts et non à ses effets.

La FNAUT souhaite donc que l'Etat impose à la SNCF un recentrage de ses activités sur le « ferroviaire national » : il en est l'autorité de tutelle, et se dit même « stratège », il en a donc le pouvoir sinon la volonté politique...

2. La tarification du train

Confrontée à la triple concurrence des avions à bas coût, des autocars (y compris les siens...) et du covoiturage, la SNCF réagit en multipliant les initiatives tarifaires : « petits prix », promotions commerciales, TGV et Intercités à bas coût (Ouigo, iDTGV, iDTGVmax, TGVpop « le train qui part grâce à vos potes », Intercités 100 % éco,...).

Les usagers ne peuvent qu'être favorables à une politique de bas coût. Mais, si cette démarche permet à la SNCF de retenir en partie la frange la plus volatile de sa clientèle, elle présente trois effets pervers : ne concernant pas tous les territoires, elle est source de discriminations ; cette accumulation d'initiatives rend l'offre ferroviaire de plus en plus illisible pour le voyageur ; enfin elle entraîne une perte de recettes qui l'oblige à maintenir des tarifs élevés sur les TGV « ordinaires ».

Compte tenu de la sensibilité croissante du voyageur au prix du billet, la SNCF devrait s'inspirer de l'expérience espagnole décrite ci-contre : une baisse générale des tarifs ne s'adresserait pas à des clientèles particulières mais concernerait l'ensemble des voyageurs. Elle constituerait un message fort susceptible de corriger l'image de plus en plus répandue du « train trop cher ».

LGV Montpellier-Perpignan : un projet à réviser

A l'occasion du 8e sommet franco-espagnol des agglomérations du couloir méditerranéen pour la grande vitesse, qui s'est réuni à Montpellier le 13 octobre 2015, la FNAUT a rappelé sa position sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Un axe ferroviaire fret et voyageur continu et performant entre le sud de l'Espagne et le Nord de l'Europe est indispensable pour obtenir un transfert massif de trafic routier (voitures et camions) et aérien sur le rail (FNAUT Infos 177 et 231).

Le projet actuel de l'Etat

Le projet validé par les cofinanceurs – les collectivités participantes au 8^{ème} sommet – est conforme à la décision du ministre Frédéric Cuvillier datée du 15 décembre 2013, mais il est incohérent. Il comprend en effet :

- une ligne mixte fret et voyageurs à grande vitesse Montpellier-Béziers, d'un coût annoncé de 1,4 milliard d'euros, prévue pour plus d'une centaine de circulations (un tiers de TGV, deux tiers de trains de fret) ;

- une LGV Béziers-Perpignan, d'un coût estimé à 4,1 milliards d'euros pour un trafic prévu de seulement une trentaine de circulations de TGV ;

- enfin 4 gares nouvelles TGV à Nîmes, Montpellier, Béziers-Est et Narbonne-Ouest, soit une tous les 50 km, pour un coût de 465 millions d'euros (au moins dans une première phase, l'agglomération de Perpignan sera desservie par sa gare centrale).

Le projet présente un défaut majeur : la non-mixité de la section Béziers-Perpignan laisse subsister un goulet d'étranglement sur la ligne existante, et bloque la forte progression potentielle du trafic fret transfrontalier que les études de trafic ont fait ressortir, et la croissance du trafic TER (les lignes nouvelles Nîmes-Montpellier et Perpignan-Espagne sont mixtes).

Le projet présenté par la FNAUT

La FNAUT propose un projet alternatif, basé sur une mixité de bout en bout de la ligne nouvelle, permettant seule de quintupler le trafic transfrontalier de fret ferroviaire, et d'étoffer le trafic TER sur la ligne existante, et par suite de maximiser le report de trafic de l'autoroute A9 sur le rail.

Ce choix implique une vitesse du TGV limitée à 250 km/h au lieu de 320 km/h mais la durée du trajet de bout en bout n'est allongée que de 10 minutes.

La suppression des 4 gares nouvelles TGV, au profit d'une desserte plus rationnelle des agglomérations par leurs gares centrales, permettrait de financer le surcoût de la mixité de la section Béziers-Perpignan.

La politique antiferroviaire du gouvernement

Les signataires de la pétition de la FNAUT mettent explicitement en cause la politique clairement antiferroviaire du gouvernement : non seulement celui-ci ne joue pas son rôle de tutelle et de stratège, mais beaucoup de ses décisions pénalisent le rail.

Un immobilisme inquiétant

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire prévoit l'élaboration, puis l'adoption par le Parlement, d'un schéma des services ferroviaires. Mais le gouvernement ne l'applique pas. Le schéma aurait dû être adopté avant le volet autocar de la loi Macron.

Le problème de la dette ferroviaire n'a pas été réglé : cette dette s'alourdit de près de 2 milliards d'euros par an.

Le gouvernement laisse la SNCF mettre en œuvre une stratégie d'élagage des activités non rentables qui ne correspond pas à l'intérêt national. De plus, l'offre Ouibus nécessite des investissements, et c'est le voyageur ferroviaire qui la finance indirectement...

Bien que l'Etat soit devenu autorité organisatrice des trains Intercités, la SNCF a imposé une réduction de l'offre. Nombre de propositions du rapport Duron sur les trains Intercités rejoignent les attentes de la FNAUT, des décisions sont urgentes après une indispensable période de concertation.

Par crainte des syndicats de cheminots (la position de la direction est très ambiguë), le gouvernement refuse obstinément de mettre la SNCF en concurrence avec d'autres exploitants alors qu'il en a déjà la possibilité juridique.

Ce refus est grave : les régions vont-elles pouvoir continuer à financer les TER malgré la dérive rapide des coûts d'exploitation de la SNCF ? Ne vont-elles pas procéder massivement à des transferts sur route au lieu de développer l'offre ferroviaire comme le souhaitent les usagers ? La SNCF sera-t-elle prête à affronter la concurrence ? En 2020, les services commerciaux, en particulier à grande vitesse, seront alors libéralisés comme déjà en Grande-Bretagne et en Italie, et bientôt en Espagne. Et en 2026, les services TER et Intercités pourront alors être attribués dans le cadre d'appels d'offres.

Il n'est pas exclu que la SNCF connaisse un jour les difficultés déjà rencontrées par la SNCM ou Air France.

Un financement déficient

La participation de l'Etat, actionnaire unique de la SNCF, au financement des infrastructures ferroviaires est handicapée notamment par sa contribution (3 milliards par an) au régime spécial des retraites des cheminots. Il en résulte :

- un niveau trop élevé des péages ferroviaires et par suite des tarifs, ce qui pénalise les voyageurs et dégrade la fréquentation du train ; le modèle économique du TGV est mis en péril ;

- un manque de moyens financiers de SNCF Réseau pour remettre à niveau et moderniser le réseau classique (il manque 1,5 milliard d'euros par an) ;

- la poursuite du vieillissement du réseau, des ralentissements de trains, des fermetures de lignes.

Le gouvernement réduit de 400 millions d'euros le budget 2016 de l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transport, déjà fragilisée par l'abandon de l'écotaxe et les pénalités à payer à la société Ecomouv.

Pour la FNAUT, l'Etat doit financer l'infrastructure ferroviaire (comme les routes), le voyageur l'exploitation. La fiscalité écologique pourrait lui en fournir les moyens, mais le gouvernement ne veut pas « amputer le pouvoir d'achat des Français », quitte à laisser régresser le service public de transport.

La concurrence encouragée

Le gouvernement ne corrige pas les conditions de concurrence, très inéquitables, entre le rail et ses concurrents : avion, covoiturage, camion et - nouveau venu - l'autocar.

Il n'a pas agi, hors quelques commandes de matériel, pour remettre les trains Intercités à niveau. Et, aujourd'hui, il se félicite du succès des cars Macron (« à nous de vous faire aimer le car ») mais ne dit pas un mot sur l'impact prévisible de ce succès sur les services ferroviaires : or il faut s'attendre à un « tsunami légal », selon le sénateur LR Louis Nègre.

Le kérosène n'est toujours pas taxé. Le covoiturage longue distance se développe sans que les revenus qu'il apporte aux conducteurs soient fiscalisés.

Plus de 3 milliards d'euros vont être investis pour renforcer la capacité du réseau autoroutier. Malgré le retard considérable d'équipement du rail, l'Etat a donné la priorité à la route dans les Contrats de plan Etat-Régions et a poussé les Régions à faire de même (FNAUT infos 240).

Enfin le gouvernement maintient la détaxe du gazole dont bénéficie le transport routier de marchandises (TRM). Il refuse l'introduction d'écotaxes régionales. Il ne fait rien pour lutter contre la surcapacité du TRM, la généralisation de la sous-traitance et la fraude qui assure sa survie en renforçant sa compétitivité face au rail et à la voie d'eau. Il abandonne le projet d'autoroute ferroviaire atlantique et laisse se dégrader le réseau ferré capillaire pourtant indispensable aux industriels : 1 500 km de lignes sont menacées de disparition..

Gare de Vandières : la FNAUT poursuit son action

Malgré la pression exercée par la FNAUT (FNAUT Infos 238), Jean-Pierre Masseret s'est entêté : après avoir tenté de se faire passer pour un grand démocrate en organisant une consultation publique (un médiocre coup politicien qui a échoué lamentablement), il a refusé avec une obstination incompréhensible de soumettre le projet de gare TGV-TER de Vandières au vote du Conseil régional de Lorraine, y compris lors de la dernière réunion plénière de cette assemblée qui s'est tenue le 5 novembre 2015, et renvoyé la décision à son successeur. Interpellé par la FNAUT, il a même refusé de publier les résultats des études qu'il avait commandées (on se demande bien pourquoi) à plusieurs commissions du Conseil régional : la démocratie a été vite oubliée... (voir page 7)

Il a été encouragé dans ce comportement stupide par l'attitude des « troupes socialistes (NDLR : et communistes) silencieuses, résignées ou obéissantes au choix du chef » selon l'Est Républicain. Des troupes minables qui, peu auparavant, se disaient très favorables à la gare de Vandières (comme M. Masseret lui-même...) mais n'ont pas eu le courage de taper du poing sur la table. Seuls les élus EELV lorrains ont soutenu avec détermination la démarche de la FNAUT ; selon leur

leader Guy Harau, « il était de notre devoir d'élus de décider avant la fin de notre mandat ». Rappelons que tous les obstacles techniques, administratifs et financiers avaient été levés : les travaux pouvaient démarrer.

Le contexte a changé aujourd'hui : la Région Lorraine a disparu, intégrée dans la grande région Alsace - Lorraine - Champagne-Ardenne ; M. Masseret (qui avait osé promettre de construire la gare s'il était réélu !!!) a été sèchement remercié par les électeurs ; et le Conseil régional est présidé dorénavant par Philippe Richert (LR), ancien président du Conseil régional d'Alsace. La FNAUT a immédiatement pris contact avec ce dernier car le temps presse : en effet, la DUP de la gare de Vandières n'est valable que jusqu'au 8 mai 2016.

Dans cette triste affaire qui a beaucoup mobilisé la FNAUT nationale et, bien sûr, la FNAUT Lorraine, l'irresponsable M. Masseret s'est déconsidéré : à quoi bon rechercher le pouvoir si c'est pour ne pas l'utiliser quand l'occasion se présente de concrétiser un projet d'intérêt général ?

Ce sont les voyageurs qui risquent aujourd'hui de faire les frais de l'attitude de ce président fantoche et des élus inconsistants qui l'ont soutenu et se sont eux aussi déconsidérés.

Toulon sans tramway : un autre élu irresponsable

Le maire de Toulon, Hubert Falco (LR), également président de la communauté d'agglomération, bloque depuis 12 ans un projet de tramway réclamé par nos associations (Toulon Var déplacements et Collectif tramway) et reconnu par les services de l'Etat (étude CERTU-CETE de 2009) comme seule solution techniquement pertinente pour venir à bout des gigantesques embouteillages quotidiens dont souffre toute l'agglomération toulonnaise.

Toulon reste la seule agglomération française de plus de 400 000 habitants à ne pas être équipée d'un métro ou d'un tramway. Les conséquences de ce véritable archaïsme sont graves :

- le réseau toulonnais est l'un des moins utilisés de France (60 voyages par an et par habitant contre 190 à Nantes ou à Strasbourg) ;

- ce réseau est le plus coûteux pour le contribuable (2 euros par voyage, contre 1,05 à Nantes et 1,2 à Strasbourg) ;

- il est saturé, mais on réduit les horaires (le dernier départ de la ligne 1 est à 20h55) et on raccourcit des lignes ;

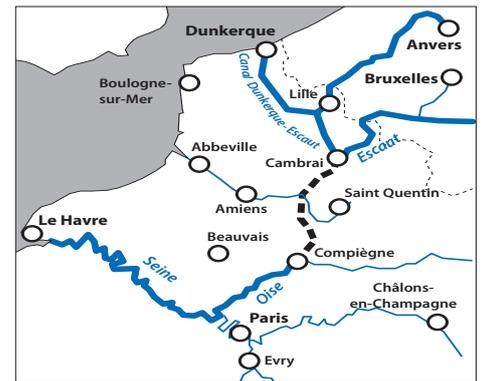
- alors que, dans les agglomérations dynamiques de même taille, environ 19 % des salariés se rendent à leur travail en transport collectif, ce pourcentage n'est que de 8 % à Toulon.

Mais Hubert Falco s'entête à pousser un projet de bus en site propre (BHNS) un peu moins coûteux à l'investissement (400 millions d'euros contre 500) mais d'exploitation plus coûteuse de 10 millions par an : le surcoût initial serait comblé au bout de 10 ans alors que le service rendu serait bien supérieur.

L'étude CERTU-CETE a démontré en effet que, même en se basant sur des prévisions de trafic pessimistes, un BHNS serait saturé dès sa mise en service car la population est dense et concentrée sur l'axe est-ouest qui serait desservi : l'expérience malheureuse du Busway de Nantes (FNAUT Infos 234) devrait servir de leçon.

Nos associations ont réussi à bloquer durablement le projet de BHNS par de multiples actions juridiques qui ont été couronnées de succès (FNAUT Infos 215 et 218). Mais le projet de tramway est toujours bloqué alors que 200 millions ont déjà été versés par les entreprises locales pour le financer, et la situation s'aggrave : embouteillages, pollution de l'air, déclin du commerce central, ... Le maire s'en moque de manière incompréhensible et son immobilisme fait prendre à toute l'agglomération un risque grave pour l'avenir. Il décide seul, en dictateur, et les membres de sa majorité favorables au tramway n'osent pas protester.

Canal Seine-Nord-Europe : grand projet vraiment inutile



La FNAUT a remis un avis défavorable lors de la récente enquête publique concernant le projet « reconfiguré » par Rémi Pauvros, député PS du Nord, afin de réduire (un peu) la dépense : utilisation d'une partie du canal du Nord et suppression de deux écluses (FNAUT Infos 159, 188, 196, 206, 230, 238).

Selon le secrétaire d'Etat aux Transports, « ce canal de 106 km sera un outil majeur pour le développement de la Picardie, du Nord - Pas-de-Calais, de l'Île-de-France et de la Normandie. En connectant le bassin de la Seine au réseau européen à grand gabarit, il permettra d'améliorer l'attractivité des territoires, de développer l'hinterland des ports français, et de participer à la promotion d'un mode respectueux de l'environnement ». Cette langue de bois est très éloignée de la réalité.

Selon HAROPA, organisme qui rassemble les ports du Havre, Rouen et Paris, « le canal permettra de développer le transport fluvial des céréales entre la Picardie et le port de Rouen, premier port européen pour l'export céréalière, et l'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction, en reliant la zone d'extraction du Calais aux centrales à béton franciliennes ». Mais cet avantage justifie-t-il une dépense de 5 milliards d'euros ?

Et HAROPA ajoute : « le canal, qui a pour objet de relier le Bassin parisien et le nord de la France aux grands pôles économiques de l'Europe du Nord, pourrait renforcer la position concurrentielle des ports nord-européens ». Un risque évident qui n'a jamais été évalué sérieusement... En pratique, ce n'est pas l'hinterland du Havre qui sera élargi à l'Europe du Nord, mais celui d'Anvers qui le sera à l'Île-de-France.

Enfin, si le canal devait vraiment absorber un trafic routier massif, verrait-on l'équipe de Xavier Bertrand, candidat LR très favorable à la construction du canal, « essentiel à la croissance économique », proposer la mise à 2 x 2 voies de la RN 2 pour désengorger Lille en doublant l'A1 et faciliter ainsi le transit du fret routier France-Belgique ?

L'heure d'été : une erreur persistante

Depuis de nombreuses années, l'Association française contre l'heure d'été double (ACHED) réclame une réduction des avancements de l'heure légale. L'avance actuelle est d'une heure l'hiver et de deux heures l'été par rapport à l'heure du méridien de Greenwich (qui passe par Saumur et Tarbes). Ce système a de nombreux effets pervers, délibérément ignorés des décideurs politiques : manque de sommeil, consommation de somnifères, fatigue des scolaires et des salariés, accidents supplémentaires de la route et du travail, difficultés dans les transports... (voir FNAUT Infos 143, 215, 221)

Trois rapports sur les changements d'heure ont déjà recommandé l'abandon de l'heure d'été : ceux des députés Ségolène Royal en 1990 et François-Michel Gonnot en 1996, et celui du sénateur Philippe François en 1996.

Mais un nouveau rapport commandé récemment par Ségolène Royal n'a pas été rendu public. Peut-être sous la pression de l'ADEME, la ministre a simplement déclaré que l'abandon de ces changements « entraînerait trop d'inconvénients en Europe, où des pays voudraient les conserver ».

Le 29 octobre 2015, des eurodéputés membres de la Commission des Transports du Parlement européen ont interpellé fortement Violeta Bulc, commissaire aux Transports, en séance plénière. Ils estiment, preuves en main, que les effets de l'heure d'été sur les transports, l'énergie, la santé et la sécurité routière sont défavorables. Ils ont déploré l'arrogance affichée par la Commission européenne, qui désinforme les Etats et refuse de reconnaître que le bilan énergétique de l'heure d'été est devenu négatif depuis l'introduction des lampes à faible consommation.

L'ACHED a demandé récemment à M. Juncker, président de la Commission Européenne, d'expliquer pourquoi un système d'heures saisonnières serait meilleur pour les transports qu'un système d'heures fixes dans tous les pays de l'Union européenne.

L'ACHED va aussi rappeler à la Commission qu'elle n'a pas fait de rapport sur l'heure d'été depuis 2007. Jusqu'en 2000, la Commission produisait régulièrement des rapports qui intégraient ceux des consultants et des textes d'autres sources.

Leonor Gabarain, présidente de l'ACHED, vient de publier chez Edilivre un livre, fruit d'un travail mené depuis 32 ans : « Au musée des erreurs, l'heure d'été - Les victimes d'une légende ».

www.edilivre.com/doc/701440

www.heure-ete.net

Breves

Il n'a toujours rien compris

✕ **Christian Gérondeau**, président de l'Automobile-Club Association : « Il y a bien longtemps que l'on n'investit plus dans les routes de région parisienne, en particulier les autoroutes urbaines, ce qui conduit à des encombrements qui pourraient être évités. En banlieue, les habitants n'ont souvent d'autre choix que d'utiliser leur voiture. Il y a 50 ans, dans le premier schéma directeur de Paul Delouvrier, une quatrième rocade avait été prévue en Île-de-France. Celle-ci n'a jamais vu le jour. Quant à la troisième rocade, la Francilienne, elle n'est toujours pas terminée à l'Ouest ! Il me paraît indispensable de l'achever et d'agrandir certaines autoroutes urbaines. L'A86, au nord de Paris, est une 2 x 2 voies depuis 40 ans, alors qu'il y a toute la place pour l'élargir ! Ces aménagements sont nécessaires aussi dans certaines grandes agglomérations comme Bordeaux » (La Croix, 22-09-15).

Fédération fantoche

Selon le collectif des usagers des transports du Haut Allier, les groupes d'usagers qui, comme lui, défendent le train sont « indépendants, donc non affiliés à la FNAUT, fédération fantoche d'usagers qui siège à la SNCF ». Il est douteux que cette critique fielleuse, venant d'un groupe qui ne connaît pas la FNAUT, fasse progresser la cause des usagers des transports publics...

Le charabia de M. Masseret

Jean-Pierre Masseret avait refusé d'organiser un vote du Conseil régional de Lorraine sur le projet de gare de Vandières (page 6). Il avait cependant « demandé à plusieurs commissions d'examiner les conséquences du résultat de la consultation publique du 1er février sur le désenclavement ferroviaire de la Lorraine ».

La FNAUT lui ayant demandé les conclusions de ces travaux, voici sa réponse datée du 4 novembre, veille de la dernière réunion du Conseil régional.

« Les commissions ont auditionné des experts les 2 et 3 juillet. Au vu des échanges, est apparu nécessaire pour permettre à la future assemblée de se prononcer, de compléter les éléments d'appréciation, en lien avec l'évolution du bassin de vie nancéen et la nécessité d'ancrer au cœur de l'espace interstitiel entre Metz et Nancy, les conditions d'une réponse aux besoins de mobilité efficiente, capable de desservir d'une part le Sillon Lorrain mais aussi d'assurer les connexions avec le reste du pays et de l'Europe, y compris en matière d'attractivité économique. A cette fin, deux études sont encore en cours avant finalisation des travaux des commissions, qui seront rendues publiques en séance le moment venu ».

BIEN DIT

✓ **Claude Pierre dit Barrois**, président de la FNAUT Lorraine : « La technique ferroviaire est intrinsèquement sécuritaire, ce n'est pas le cas de la technique routière. Le terme de « sécurité routière » dont on se gargarise est trompeur, c'est une imposture, un oxymore : la sécurité routière n'est qu'un objectif ».

✓ **Jean Macheras**, FNAUT Paris : « il faut sortir la voiture de nos rues et de nos places publiques, et d'abord la sortir de nos têtes ».

✓ **Christian Rophille**, maire div. droite de Saint-Martin-Bellevue (74), à propos des projets de rocade de Pringy et de mise à 2 x 3 voies de l'autoroute entre Allonzier et Annecy Nord : « il faut tout remettre à plat, on a fait assez de dégâts comme ça, on raisonne comme il y a 20 ans et, pendant ce temps-là, on ferme la gare de Pringy, à 7 minutes d'Annecy, alors qu'il y passe 20 TER par jour sur une voie refaite à neuf ».

✓ **Isabelle Hoellinger**, chef d'entreprise à Sarreguemines (57) : « la gare de Vandières était un dossier essentiel pour attirer les décideurs et pour aider les Lorrains qui viennent de loin. Autant de travaux publics qui auraient pu se réaliser chez nous et qui se sont évaporés. Comment a-t-on pu laisser passer une telle occasion ? »



Oiseau non identifié

En juillet dernier, entre Angers et le Mans, un TGV Nantes-Marseille a heurté un oiseau. La rame est restée à l'arrêt durant 1h30, le temps de vérifier les dégâts occasionnés sur l'avant du train. Moineau ou condor ? La SNCF n'a pas donné de précisions.

Histoire suisse

La police municipale de Schlieren (canton de Zurich) est intervenue pour sauver un veau qui était allongé paisiblement sur une voie ferrée. Un employé des CFF avait lancé l'alerte parce qu'un train avait dû s'arrêter. L'animal a été rendu à son propriétaire soulagé. *Le train est arrivé à l'heure.*

Un décret et un arrêté précisent la loi Macron du 6 août 2015, qui libéralise totalement les services routiers réguliers dits *interurbains* et comprenant des *arrêts successifs espacés d'au moins 100 km* (FNAUT Infos 236).

Les véhicules concernés par la loi doivent disposer, outre celle du conducteur, d'au moins 8 places assises.

La notion de « service interurbain »

Pour être considéré comme interurbain, un service ne doit pas être inclus entièrement dans le périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité (commune, groupement de communes, syndicat mixte de transport, métropole de Lyon). Il ne peut donc pas concurrencer un réseau d'agglomération.

Le seuil des 100 km

Si un service proposé par un autocariste présente des arrêts espacés de 100 km ou moins, il est soumis à régulation. Une autorité organisatrice (AO) (Etat, Région, ou département jusqu'au 1-01-2017) peut le limiter ou l'interdire après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). Le calcul de la distance entre deux arrêts prend en compte l'itinéraire routier le plus court. Le transporteur ne peut donc privilégier un trajet plus long pour qu'il dépasse les 100 km.

LAO peut aussi limiter ou interdire une « liaison similaire à une liaison d'une AO », c'est à dire « dont l'origine et la destination se situent à 5 km au plus, en ligne droite, de l'origine et de la destination de la liaison de l'AO, valeur portée à 10 km si les liaisons sont situées en Ile-de-France ».

LAO peut donc, dans ce cas, limiter ou interdire un service, même s'il ne comporte que des arrêts espacés d'une distance supérieure à 100 km.

La procédure

S'il veut créer un service, un transporteur privé doit le déclarer à l'ARAFER, qui publie cette déclaration.

LAO dispose alors d'un délai de deux mois pour s'opposer à l'ouverture du service. Elle doit alors démontrer que le service envisagé porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique des services publics. L'ARAFER doit rendre un avis selon des critères objectifs définis par elle.

Le transporteur n'est pas autorisé à commercialiser les titres de transport avant la fin du délai de deux mois.

Lorsque l'AO décide de limiter un service après avis conforme de l'ARAFER, elle doit publier sa décision d'interdiction ou de limitation dans un délai d'une semaine à compter de la date de l'avis de l'ARAFER.

Paul-Emile Boutin, service juridique, FNAUT

Le financement des associations de consommateurs

La FNAUT a proposé qu'il soit inséré dans le projet de loi de finances 2016 l'article suivant : «Le montant des sanctions pécuniaires prononcées par l'Autorité de la concurrence sur le fondement de l'article L. 464-2 du code de commerce est reversé, en partie, aux associations agréées de consommateurs. Le calcul du montant correspondant à ce versement est fixé par décret».

Les associations agréées de consommateurs sont soumises à une obligation d'indépendance en application de l'article L. 412-1 du code de la consommation qui les empêche de recevoir des fonds liés à une activité professionnelle.

Les associations de consommateurs informent et défendent, individuellement ou collectivement, les consommateurs. Elles ont une activité de plus en plus étendue et complexe. Leur expertise est reconnue par les pouvoirs publics et les consommateurs.

Leur présence est requise dans de nombreuses instances, où elles représentent les intérêts des consommateurs face aux professionnels. Elles sont également régulièrement sollicitées à titre consultatif sur des projets de textes officiels et de politiques publiques.

Elles disposent désormais de la capacité d'engager des actions de groupe qui leur confère une responsabilité nouvelle, dont

l'exercice est potentiellement lourd techniquement et très coûteux.

Enfin, elles mènent, de leur propre initiative, des actions politiques, juridiques et économiques. Dans le cadre de ces missions, leur rôle est, notamment, de dénoncer les pratiques anticoncurrentielles.

Cependant les subventions qu'elles reçoivent de l'Etat diminuent d'année en année. De ce fait, elles peinent à maintenir leur capacité de conseil et d'intervention dans un contexte d'émergence de nouveaux services et de foisonnement des offres.

En conséquence, l'amendement proposé par la FNAUT vise à mettre en place un dispositif de financement complémentaire dans le but de compenser la diminution des crédits publics : les associations pourraient bénéficier d'une partie du montant des sanctions pécuniaires prononcées par l'Autorité de la concurrence. En effet les associations de consommateurs s'attachent, notamment, à faire respecter les règles relatives à l'information des consommateurs et à la loyauté des pratiques commerciales vis-à-vis des consommateurs. La part de ce montant des amendes serait fixée par décret.

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT

Activités de la FNAUT

● Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont rencontré Dominique Ritz, sous-directeur des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains à la DGITM, à propos des tarifs SNCF.

● Bruno Gazeau et Marc Debrincat se sont entretenus avec Bernard Cieutat, médiateur de la SNCF.

● Bruno Gazeau a rencontré la députée Marie Le Vern au sujet de la délinquance et de la fraude dans les transports publics. Jean Lenoir a été auditionné au Sénat sur ce sujet, Marc Debrincat et Audrey Péniguel ont défendu le point de vue de la FNAUT auprès des députés.

● Bruno Gazeau est intervenu sur le thème « mobilités et grandes métropoles » lors d'un colloque qui s'est tenu à la Maison de la Chimie, à Paris. Il a été auditionné par le MEDEF sur l'impact de l'économie numérique. Il a rencontré Patrick Ropert, directeur général de Gares et Connexions.

● Jean Lenoir a rencontré Guillaume Karakouzian, chef de la mission Autorité organisatrice des trains Intercités à la DGITM ; le sénateur Louis Nègre à propos de la desserte de la Côte d'Azur par les Intercités ; Patrice Saint-Blancard, Conseiller Services Ferroviaires et Transports Collectifs au Secrétariat d'Etat aux Transports ; Stéphane Lecler, conseiller technique transports du Premier ministre.

● Jean Lenoir et François Jeannin ont rencontré Serge Michel, responsable des horaires 2017 à SNCF Réseau.

● L'étude de Jean Sivardière sur la gratuité des transports dans certaines villes européennes a été publiée dans les Cahiers du GART (Ville, Rail et Transports, octobre 2015).

● Audrey Péniguel et Lisa Laik ont rencontré Khalid El Wardi, secrétaire général du Médiateur Tourisme et Voyage. Marc Debrincat a rencontré Philippe Mettoux, directeur juridique du groupe SNCF.

● Marc Debrincat est intervenu sur les actions de groupe dans un colloque du Centre de Médiation et d'Arbitrage de Paris, et sur la qualité de service au Haut-Comité de l'Agence pour la Qualité de Service dans les Transports.

FNAUT infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°241
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudine, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
Prix au numéro : 2 €

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

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : <http://www.fnaut.fr>
CCP : 10 752 87 W Paris

La concurrence entre vélo et transport collectif urbain

Frédéric Héran, chercheur à l'université Lille 1, réagit à l'étude de la FNAUT sur la gratuité des transports urbains dans les villes étrangères (FNAUT Infos 230).

En milieu urbain, le vélo est le mode de déplacement le plus directement concurrencé par le transport collectif (TC), il l'est plus que la marche et bien plus que la voiture.

Pour mesurer l'impact de la gratuité, il ne faut pas seulement mesurer le report modal en interrogeant les nouveaux usagers des TC sur leur pratique de déplacement antérieure, mais tenir compte aussi des parts modales initiales. Par exemple, la gratuité des TC ne va pas attirer beaucoup de cyclistes si ceux-ci sont peu nombreux initialement. En revanche, elle va empêcher la pratique du vélo de se développer.

Ainsi, à Strasbourg, dans les années 1970-80, la part modale du vélo a moins baissé qu'ailleurs, parce que les TC étaient particulièrement indigents : à l'époque, la ville n'investissait pas dans son réseau. Après la mise en service du tramway en 1994, la part modale du vélo a baissé, à la grande surprise de la ville, puis a fini par augmenter, mais plus tard, grâce à la réduction du trafic automobile. Aux Pays-Bas, les TC sont peu développés dans les villes moyennes parce qu'ils sont fortement concurrencés par le vélo.

Bref, dans les villes moyennes, les TC gratuits bloquent l'extension de l'usage du vélo (et de la marche), alors même que ce sont des villes à la taille des déplacements à vélo (ou à pied).

Pour les collectivités, faciliter l'usage du vélo est pourtant beaucoup moins coûteux que de développer un réseau maillé de transports publics fréquents (ce qui ne veut pas dire qu'elles doivent renoncer à offrir des TC).

Cet objectif exige cependant une politique de modération de la circulation automobile (et pas la seule construction d'aménagements cyclables), politique qui est par ailleurs favorable aux TC. Pour les habitants de ces villes, la solution du vélo les rend bien plus autonomes et leur apporte même des gains de temps.

La gratuité des TC est donc une manière de ne pas toucher au trafic automobile et de rendre les habitants dépendants d'une technique lourde.

Les tenants de la gratuité des TC ne voient pas que leur discours va à l'encontre de l'intérêt des cyclistes et des piétons. Ivan Illich, qu'ils adulent, ne s'est pas prononcé sur la gratuité, mais, en promoteur du vélo comme mode de déplacement autonome, il aurait pu logiquement s'y opposer.

Généralisation du 30 km/h à Grenoble

Grenoble Alpes Métropole vient d'annoncer l'engagement de 43 maires sur 49 de fixer 30 km/h comme vitesse maximale dans leur commune : un succès pour l'ADTC de Grenoble, qui, avec la FNAUT et Rue de l'Avenir, réclamait depuis longtemps cette mesure (FNAUT Infos 197 et 215).

Cette généralisation des zones 30 a été facilitée par le vote de la loi sur la transition énergétique adoptée le 22 juillet dernier. C'est un changement fondamental : le 30 km/h devient la règle, et le 50 km/h l'exception. Dans la commune de Grenoble, 80 % des voies vont passer à 30 km/h dès le début 2016, contre seulement 25 % aujourd'hui.

Cela va modifier les comportements : quand on roule à 50 km/h, on provoque des accélérations, des décélérations et des chocs beaucoup plus brutaux. Un véhicule atteint rarement les 50 km/h en ville. Ces quelques pointes de vitesse augmentent la consommation, le bruit de fond et la pollution de l'air et ont très peu d'effet sur la vitesse moyenne et les temps de parcours. La vitesse moyenne est ainsi de 18,9 km/h lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h contre 17,3 km/h dans les zones 30, soit une différence de 18 secondes sur un trajet d'un kilomètre.

Le 30 km/h rendra la circulation plus fluide et renforcera la sécurité. Elle rendra plus attractifs les déplacements à vélo et à pied. C'était la première mesure à prendre pour tendre vers une ville apaisée et respirable, il faut maintenant partager plus équitablement l'espace public pour qu'elle soit efficace.

Toutefois, les rues empruntées par les transports en commun devront rester autorisées à 50 km/h, pour ne pas dégrader leur vitesse commerciale, ce qui augmenterait leurs coûts de fonctionnement et réduirait leur attractivité auprès des automobilistes.

Au-delà de la circulation, la métropole grenobloise veut aussi « réinventer l'espace public » par la végétalisation, l'élimination des publicités les plus agressives, la pié-

tonnisation et la création d'aménagements pour les enfants, les personnes âgées et les cyclistes, et de zones de rencontres.

En France, plusieurs arrondissements de Paris sont déjà limités à 30 km/h et la mesure sera étendue d'ici 2020. Des villes moyennes comme Lorient, Fontainebleau, Sceaux ou Nogent-sur-Marne ont déjà fait ce choix. A l'étranger, Milan et Graz ont adopté cette règle avec succès sur leur territoire.

Permis à points

+ 10 points à Eric Piolle, maire écologiste de Grenoble. Il a convaincu 42 maires sur 48 de la métropole d'adopter le 30 km/h en ville (sauf sur les grands axes) pour apaiser les rues.

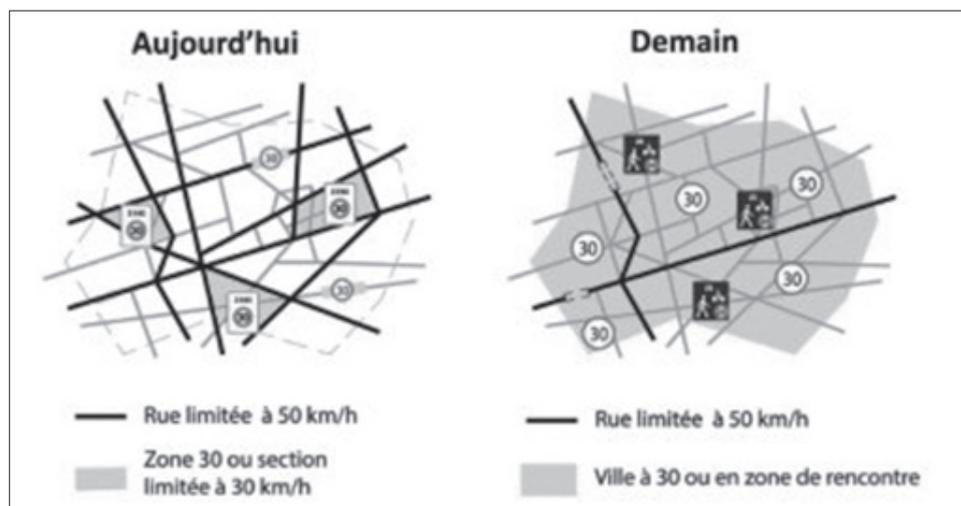
- 10 points à Jean-Claude Peyrin, adjoint UMP au maire de Meylan. Selon cet élu archaïque, « la généralisation du 30 km/h est une fausse bonne idée, une absurdité ; elle ne sera pas respectée car les automobilistes ne la considèrent pas comme légitime ; interdire pour interdire, ce n'est pas utile ».

BIEN DIT

✓ **Yann Mongaburu**, vice-président de Grenoble-Alpes-Métropole et promoteur du 30 km/h en ville : « il faut que chacun puisse être respecté et se sentir en sécurité dans l'espace public ; la marche assure 30 % des déplacements dans l'agglomération grenobloise, mais elle est trop souvent oubliée ; une voiture qui roule à 50 km/h et heurte un piéton provoque un décès une fois sur deux, si elle roule à 30 km/h, ce risque est divisé par 9 ».

Il n'a rien compris

✗ **Alain Carignon**, ancien maire UMP de Grenoble : « nous sommes déjà la seule agglomération française où le temps perdu dans les embouteillages augmente, cette nouvelle fuite en avant va accentuer l'asphyxie de l'agglomération grenobloise ».



Déplacements urbains : la FNAUT fait le point

Nous présentons ci-dessous un bref panorama de la situation actuelle, qui ne se veut pas exhaustif (voir aussi FNAUT Infos 223, 226, 229, 233).

Les transports en site propre

De grands projets sont maintenus :

- à Lyon (prolongement de la ligne B du métro, projet T6) ;
- à Bordeaux (tram-train du Médoc, ligne D du tramway, extension de la ligne A vers l'aéroport, BHNS de la gare Saint-Jean à Saint-Aubin) ;
- à Toulouse (3^{ème} ligne de métro, plusieurs BHNS) ;
- à Rennes (2^{ème} ligne de métro) ;
- à Strasbourg (en 2016, extension des lignes A et E ; en 2017, mise en service du premier tram transfrontalier ; en 2018, nouvelle extension de la ligne E) ;
- à Rouen (4^{ème} ligne de BHNS) ;
- à Caen (un vrai tramway sur rail va remplacer le TVR) ;
- au Mans, à Besançon, à Montbéliard (créations de BHNS) ;
- à Nice, Saint-Etienne, Angers (2^{èmes} lignes de tramway) ;
- à Grenoble (la 4^{ème} ligne de tramway vient d'être mise en service, un téléphérique est proposé pour relier Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux en traversant le Drac, l'Isère, une autoroute et une voie ferrée, et en desservant au passage le polygone scientifique).

Mais on observe aussi que des projets intéressants sont abandonnés :

- à Montpellier (abandon du tramway T5 malgré un trafic potentiel de 60 000 voyageurs/jour) ;
- à Nîmes (un projet de tramway transformé en BHNS malgré un trafic potentiel de 40 000 voyageurs/jour) ;
- à Amiens (tramway transformé en BHNS malgré une commande commune prévue avec Caen et une éligibilité au 3^{ème} appel à projets de TCSP) ;
- à Aubagne (tramway limité à une ligne croupion de 2,5 km) ;
- à Avignon (projet de tramway réduit à une ligne au lieu de deux, mais un renforcement du réseau de bus) ;
- à Strasbourg (reports sine die d'extensions du tramway à l'ouest et au nord, et d'un BHNS au sud).

Les points noirs : lacunes et erreurs

Trois agglomérations de plus de 250 000 habitants restent sans tramway : Toulon (450 000 habitants, voir page 6), Aix-en-Provence et Lens.

À Nantes, une erreur historique a été commise : le choix du Busway (un BNHS) au lieu d'un tramway. Sa saturation est un frein à son prolongement. Le C5 est lui aussi saturé.

À Rouen, TEOR, le BHNS à guidage optique, est également sursaturé : alors

qu'il a été dimensionné pour 40 000 voyages par jour, son trafic quotidien dépasse désormais les 60 000 voyages. En centre-ville, sur le tronçon commun aux trois lignes TEOR, il devient difficile de trouver une place à bord des bus, en dépit de leur fréquence (un passage toutes les 2 à 3 minutes). Une évolution du système vers le mode tramway serait nécessaire.

À Lyon, la fréquentation des trams-trains de l'Ouest lyonnais est médiocre, en particulier parce que la gare Saint Paul est en cul-de-sac.

Nancy, au contraire de Caen, persiste dans son exploitation coûteuse du TVR.

On voit bien, à travers ce qui précède, le rôle très positif que pourrait jouer le lancement par le gouvernement du 4^{ème} appel à projets de TCSP prévu par le Grenelle de l'environnement.

L'exploitation des réseaux

On note des **améliorations** (hors tarification et applications numériques) :

- à Lyon (extension du périmètre de transport urbain à l'est, automatisation du métro B, priorités de circulation pour le C3 et d'autres lignes de bus) ;
- à Bordeaux (affichage des heures de passage des bus en temps réel) ;
- à Lille (les rames de la ligne 1 du métro passent de 2 à 4 voitures) ;
- à Rouen où, en complément du tramway et du BHNS, les 5 lignes de bus les plus importantes ont bénéficié d'une vaste opération de requalification portant sur l'infrastructure (couloirs bus, priorités, stations), le matériel roulant (bus neufs) et la fréquence (10 minutes d'attente au maximum) ;
- à Dijon (un plan d'ensemble d'amélioration de la mobilité est défini, avec de nouveaux couloirs et des priorités aux carrefours pour les bus, une politique vélo, une gestion rigoureuse du stationnement,...) ;
- à Lorient (création d'un nouveau pôle d'échanges multimodal) ;
- à Dunkerque (refonte du réseau urbain afin de doubler la fréquentation).

Mais il y a aussi des **stagnations** et même des **régressions** :

- à Lyon (diminution de la fréquence de certaines lignes de bus) ;
- à Aix-les-Bains (très forte baisse de l'offre en 2015, - 18 %) ;
- à Belfort et à Dole (recul de l'offre et de la fréquentation) ;
- à Lons-le-Saunier (désormais la seule ville préfecture à ne pas disposer de pôle d'échange multimodal) ;
- à Nancy (baisse drastique en 2015 de la fréquence des bus) ;
- à Reims (baisse de 8 % en 2015).

Les appels d'offres en cours impliquent souvent des réductions de 10 % de l'offre.

La qualité de vie urbaine

On note une reconquête de l'espace public et un apaisement de la ville :

- à Grenoble (la généralisation du 30 km/h a été adoptée par 43 maires de l'agglomération) (voir page 10) ;
- à La Rochelle (l'automobile est progressivement évacuée du centre-ville historique, dont le vieux port) ;
- au Mans (rocade verte de 72 km) ;
- à Libourne (limitation du stationnement sur les quais, création de voies réservées aux piétons et cyclistes) ;
- à Paris (programme « Réinventons nos places », piétonnisation des quais).

Mais la voiture revient :

- à Toulouse (« on n'est plus dans la sacralisation du vélo ») ;
- à Saint-Etienne (révision du PDU au profit des automobilistes) ;
- à Angers (1^{ère} heure de stationnement gratuite, pour « casser l'image d'un centre-ville inaccessible ») ;
- à Amiens (réouverture aux voitures de la rue des Otages, un axe nord-sud en plein centre-ville piétonnier, où ne passaient plus que bus et vélos ; ce sera « la fin du cauchemar ») ;
- à Quimper (selon l'ancien maire, « la ville regarde aujourd'hui l'avenir dans le rétroviseur ») ;
- à Auray, Béthune, Roubaix (des places piétonnes sont transformées en grands parkings) ;
- à Chambéry, la Roche-sur-Yon (stationnement gratuit le samedi) ;
- à Rouen, avec la mise en place de la « zone rouge », un ensemble de places gratuites pour un stationnement d'un quart d'heure, et la suppression de la location de vélos classiques ou électriques (VELO'R) ;
- à Strasbourg, avec le projet, qui se précise, de Grand contournement ouest (GCO) et de renforcement des voiries vers le quartier des affaires.

Nous attendons de voir les bienfaits que ces manoeuvres en marche arrière apporteront à la ville.

Une situation incertaine

En conclusion, les métropoles poursuivent en général, mais au ralenti, leurs efforts d'équipement en transport collectif et s'efforcent d'améliorer leur offre malgré les difficultés financières (voir l'édito de FNAUT Infos 239). Le cas de Paris et de l'Île-de-France sera examiné ultérieurement.

Les agglomérations de taille moyenne, dans lesquelles la voiture conserve une place manifestement excessive (FNAUT Infos 147), souffrent, quant à elles, beaucoup plus des restrictions budgétaires que les grandes mais, le plus souvent, c'est la volonté politique qui y fait défaut.

Jean Macheras et le réseau
Déplacements urbains de la FNAUT