

## Fuite en avant ou retour en arrière : analyse de deux rapports inquiétants

### Fiches horaires

La SNCF a réduit sensiblement son offre au service horaire 2016. Des services Intercités (un aller-retour Toulouse-Cerbère, seul service direct de jour, et 40 % de l'offre Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse) ont disparu (la desserte Nantes-Quimper est abandonnée). Il en est de même de plusieurs TGV intersecteurs, par exemple les allers-retours Genève-Lille et Genève-Marseille (après Genève-Montpellier en 2014).

Mais la SNCF a supprimé aussi, sans la moindre consultation, les fiches horaires TGV sur papier disponibles dans les gares. Cette dégradation de l'information est absolument inadmissible, et absurde car elle ne procurera à la SNCF que des économies dérisoires.

Les documents supprimés, très appréciés des voyageurs, permettaient seuls de connaître le détail des horaires sur une période de 6 mois (jours de circulation, gares desservies...). Le site internet de la SNCF ne fournit en effet que des informations très incomplètes.

La SNCF est ainsi allée à l'encontre de ses obligations fixées par l'Etat. Son Cahier des charges lui impose explicitement de mettre « ... à la disposition des voyageurs, de manière précise et accessible, toutes les informations utiles portant sur les horaires des trains, les tarifs, les conditions générales d'exploitation des services et les prestations complémentaires qu'elle fournit... ».

Par ailleurs, la SNCF accentue la fracture numérique. Elle oublie que 23 % des Français n'ont pas accès à Internet à leur domicile, et que 39% d'entre eux ne possèdent pas de smartphones, selon l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes. Quelle autre entreprise refuserait d'informer le quart de sa clientèle ? Si la SNCF veut vraiment faire preuve de modernité en matière d'information, qu'elle commence par se préoccuper des situations perturbées.

La SNCF contribue également à l'opacité du système ferroviaire, en rendant impossible toute lisibilité des services et toute traçabilité de leur évolution d'une année à l'autre.

La FNAUT a donc demandé au gouvernement qu'il renforce son autorité de contrôle du rail et qu'il exige de la SNCF une amélioration rapide de l'information des voyageurs.

Bruno Gazeau



Photo : Marc Debrincat

Comme le montrent les rapports de la Fondation Jean Jaurès et de la Fondation pour l'Innovation Politique, on voit se développer, à gauche comme à droite, une idéologie inquiétante caractérisée par la volonté de réhabiliter la route et de relancer les investissements routiers ; par l'idée que les transferts de trafics vers le vélo, le transport collectif urbain ou le rail sont illusoire ; par le refus de contraintes physiques ou fiscales sur les trafics routier et aérien ; par la dénonciation des grands projets urbains (métros et tramways) ou ferroviaires (LGV, Lyon-Turin) ; par la promotion des nouvelles technologies (le véhicule électrique) et des pratiques collaboratives (Blablacar, Autolib) en oubliant leurs effets pervers ; par l'ignorance des coûts externes de la route et de l'avion.

**La fondation Jean Jaurès** est présidée par l'ancien ministre PS Henri Nallet ([www.jean-jaures.org](http://www.jean-jaures.org)). Sa proximité avec le parti au pouvoir nous a incités à analyser sa récente note intitulée « sortir du tout pétrole dans les transports ».

**La Fondation pour l'Innovation Politique** ([www.fondapol.org](http://www.fondapol.org)), « think tank libéral, progressiste, écologique et européen » présidé par Nicolas Bazire, se situe à l'opposé idéologique de la précédente. Elle vient de publier un document intitulé « vive l'automobilisme : la mobilité conviviale, pourquoi il faut défendre la route », signé des universitaires Mathieu Flonneau (FNAUT Infos 226) et Jean-Pierre Orfeuill, président de l'Institut pour la Ville en Mouvement, créé par PSA en 2000.

Ces deux contributions se rejoignent sur de nombreux points...

La note de la fondation Jean Jaurès correspond bien à la philosophie des gouvernements Ayraut et Valls, de la commission

Mobilité 21 sur les grandes infrastructures de transport, du rapport Baupin-Keller sur la mobilité automobile durable (FNAUT Infos 230) et de la loi Royal sur la transition énergétique, inspirée par une fascination obsessionnelle pour les véhicules électriques (FNAUT Infos 239) : miser sans réflexion critique sur le progrès technologique et les fausses bonnes idées à la mode ; ne pas toucher à notre mode de vie ; écarter toute fiscalité écologique « punitive » donc limiter les budgets publics et laisser de côté les grands projets « ruineux » de transport urbain et ferroviaire ; ignorer les solutions de fond - maîtrise volontariste des trafics routier et aérien, transfert modal et densification urbaine.

Quant au texte de la Fondation pour l'Innovation Politique (bien mal nommée car sa publication est d'un archaïsme consternant), il n'est qu'un recueil de poncifs trompeurs et de recettes datant des années Pompidou qui ont fait la preuve de leur nocivité ; il préconise clairement un retour en arrière (page 4).

> Cette note instructive, très révélatrice des idées qui inspirent l'actuel gouvernement et ses conseillers, émane d'une « cinquantaine d'experts engagés aux côtés de François Hollande en 2012 » (dix autres experts ont été audités, mais les associations ont été oubliées).

Elle rappelle que le secteur des transports est le premier responsable des émissions françaises de gaz à effet de serre (GES) : 27 % du total. La part de la route dans ces émissions est de 96 %, dont 58 % pour les voitures, 20 % pour les camions et 18 % pour les véhicules utilitaires. La note rappelle aussi l'objectif d'une division par un « facteur 4 » de nos émissions de GES d'ici 2050 par rapport à 1990, objectif repris dans la loi Royal sur la transition énergétique.

La note ne traite ni du fret routier, ni du transport fluvial et maritime, ni du transport aérien, ce qui en limite évidemment la portée et la cohérence.

Elle est ciblée sur le véhicule individuel et le transport du fret « sur le dernier kilomètre », qui représentent 75 % des émissions de GES du secteur routier (mais, curieusement, elle n'envisage que la distribution urbaine du fret et ne dit pas un mot du rôle possible des opérateurs ferroviaires de proximité pour la collecte du fret agricole ou industriel dans les zones rurales).

Les coûts de santé dus à la pollution de l'air (20 à 30 milliards d'euros par an selon l'ADEME), le poids financier de

nos importations de pétrole (qui a atteint 45 milliards en 2014 malgré la baisse spectaculaire du prix du baril) et la vulnérabilité géopolitique de notre système de transports sont cités brièvement (la France ne produit que 1 % de sa consommation de pétrole ; l'Arabie saoudite, la Russie et le Nigeria assurent, avec le Kazakhstan, les deux-tiers de nos approvisionnements).

Cependant la note ne traite pratiquement pas de la pollution de l'air par les particules fines et les oxydes d'azote, précurseurs de l'ozone, car « les experts auditionnés ont peu abordé ce sujet ».

### Le progrès technologique

Comme la loi Royal, la note part du principe qu'une forte réduction des émissions de GES dans les transports viendra d'abord des progrès technologiques, qui sont examinés de manière détaillée : voitures thermiques consommant 2l/100km (mais ces voitures très allégées ne se vendraient pas, affirme la note, alors que le public réclame pourtant du « low cost » dans tous les domaines), gaz naturel, biocarburants de seconde génération, motorisation hybride et surtout électrification intégrale de tous les véhicules (voiture, bus, autocar, camion, vélo). « Le véhicule 100 % électrique pourrait être le véhicule de demain, encore faut-il que des progrès significatifs soient réalisés dans le domaine des batteries ».

Ni le tramway, ni le trolleybus, qui donne pourtant satisfaction à Lyon et Limoges, ne sont cités. Des voies réservées aux véhicules en covoiturage ou autopartage sont préconisées, mais la note ne parle pas des bus, trop souvent bloqués dans les embouteillages, ce qui en augmente les coûts d'exploitation et décourage les usagers.

Certes la technologie, en particulier celle des batteries, n'est pas figée et sa contribution à la réduction des émissions de GES peut être déterminante. Mais les limites techniques, écologiques et économiques actuelles de la voiture électrique sont totalement ignorées (voir aussi FNAUT Infos 198) : selon l'ADEME, dans son rapport de 2013, le cycle de vie d'un véhicule électrique est aussi émetteur de GES que celui d'un véhicule thermique.

Quant au bus électrique (qui doit disposer d'une autonomie de 250 km au moins), son utilité est plus que douteuse : en France, le transport public urbain consomme seulement 2% de l'énergie utilisée par le secteur du transport, ce qui invalide l'obsession démagogique des élus qui dénoncent « ces bus qui polluent ». Or le bus électrique coûte deux fois plus cher (500 000 euros) qu'un bus diesel Euro 6. Si la RATP électrifie 80 % de son parc (4 500 bus) d'ici 2025, ce sera inévitablement au détriment d'investissements ou d'un renforcement de son offre qui lui auraient permis d'attirer de nouveaux automobilistes : le bilan écologique serait-il positif ? La fondation ne s'est pas posé la question...

## Le numérique

L'irruption du numérique dans l'organisation des transports fait l'objet d'un développement intéressant. Elle peut, selon la note, induire une forte réduction de la consommation de carburants en facilitant la pratique de l'écoconduite, du covoiturage et de l'autopartage, ainsi que l'émergence de la voiture autonome et le développement du télétravail et du e-commerce.

Or, à l'exception de l'écoconduite (conduite apaisée qui permet d'économiser aisément 15 % de la consommation de carburant et d'améliorer la sécurité routière), ces nouvelles techniques ou pratiques présentent toutes des limites : l'objectif retenu pour le remplissage des voitures est bien optimiste, 2 passagers par voiture au lieu de 1,2 aujourd'hui ; le télétravail ne peut concerner qu'une partie des « cols blancs ». Mais, plus fondamentalement, ce sont leurs effets pervers que la fondation a oublié d'examiner.

- La note vante Blablacar, selon qui le covoiturage longue distance fait économiser 500 000 tonnes de carburant par an car le taux de remplissage des voitures passe de 1,2 à 2,8 occupants en moyenne.

Mais sans Blablacar, bien des passagers auraient pris le train ... Et ce type de covoiturage, encouragé par la non-fiscalisation des revenus du conducteur, est devenu un concurrent redoutable du train et affaiblit financièrement le système ferroviaire : la SNCF estime perdre un million de voyageurs par an, et tous les usagers du train en subissent les conséquences (FNAUT Infos 229). On s'étonne aussi que la fondation socialiste assimile covoiturage et service public.

- La fondation assimile l'autopartage à Autolib et ne voit pas que cette formule, bien loin de favoriser l'usage du vélo ou du transport collectif comme l'autopartage traditionnel (qui n'est même pas cité alors qu'il induit une démotorisation des citadins), incite au contraire à utiliser davantage la voiture (FNAUT Infos 219, 223, 226, 233).

- La voiture à conduite automatique, à supposer qu'elle se répande, se déplacera certes selon les principes de l'écoconduite, économe en énergie, mais sera aussi encombrante qu'une voiture à conduite manuelle, électrique ou non, donc tout aussi inadaptée au milieu urbain. Comme

Autolib, elle concurrencera le vélo et le transport public.

- Quant à l'e-commerce, il peut réduire les déplacements individuels vers les grands centres commerciaux quand les points relais sont moins éloignés. Cependant il entraîne le plus souvent une multiplication des livraisons à domicile par des camions mal remplis mais qui, ne nous inquiétons pas, seront tous de petits véhicules « zéro émissions »...

- Le paragraphe concernant l'écoconduite est intéressant, mais la fondation semble conditionner sa pratique à l'émergence de nouvelles techniques numériques, alors qu'une campagne nationale de promotion, préconisée de longue date par la FNAUT sur le modèle des campagnes de sécurité routière, permettrait de la faire progresser dès aujourd'hui chez les automobilistes.

Le défaut de la note est de ne pas avoir cherché à préciser le créneau de pertinence de chaque innovation (sur la voiture autonome, on lira avec intérêt le point de vue d'Alain Caraco : <http://alain.caraco.free.fr/blog/index.php?post/2015/12/03/convergence>).

## Le transport du fret

La fondation Jean Jaurès estime que « la robotisation de la conduite des camions peut révolutionner le transport routier et constitue une piste plus prometteuse que l'invocation du transfert modal vers le rail, dont l'expérience montre la vanité ». En clair, le rail, c'est le passé ; le transfert du fret routier vers le rail est « une vieille lune qui n'a jamais marché » (la note critique même la loi Royal, pourtant bien discrète sur ce thème, pour sa « naïveté » !); l'avenir, c'est le camion électrique à conduite automatique.

Il fallait bien 50 experts pour en arriver à ce défaitisme ferroviaire affligeant, à cette démission incompréhensible qui fait l'impasse sur les dangers, les nuisances insupportables et la surconsommation d'énergie du transport routier par rapport au rail.

Certes la part modale du fret ferroviaire est passée, en France, de 17 % en 2000 à moins de 10 % aujourd'hui, mais on a autorisé la circulation des 44 tonnes, abandonné l'écotaxe, renforcé les performances du réseau routier et négligé de maîtriser la fraude (temps de conduite, charges, vitesses) qui s'est généralisée dans le transport routier et assure sa compétitivité face au rail et au transport fluvial (FNAUT Infos 225).

Et, pendant cette période, la SNCF s'est désintéressée du fret, elle a liquidé le trafic de wagon isolé, et de nombreuses lignes capillaires ont disparu.

La fondation n'explique pas pourquoi (investissement, fiscalité) le fret ferroviaire se développe en Allemagne, en Suisse, en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas, en Suède,...

Selon la fondation, les chargeurs préfèrent la simplicité du porte-à-porte que permet le camion à l'obligation des passages par des plateformes intermodales « qui compliquent les opérations et augmentent les temps, les aléas et les coûts » : si c'était vrai, les deux autoroutes ferroviaires existantes Aiton-Orbassano et Perpignan-Luxembourg (FNAUT Infos 238) n'auraient pas de clients, et on ne viendrait pas d'en lancer une troisième entre Calais et Perpignan.

Signalons au passage qu'une alternative au camion électrique est l'autoroute électrique, qui consiste à équiper les autoroutes de systèmes de distribution d'électricité (par caténaires ou induction par la route) et de monter sur les camions des moteurs électriques en plus des moteurs thermiques existants. Mais ce concept, étudié par Siemens et mis en avant par certains opposants au projet Lyon-Turin, fait perdre l'avantage sécuritaire du guidage et l'atout énergétique du contact acier-acier qui caractérisent le train.

## La fiscalité écologique

La fondation Jean Jaurès ne propose pas d'introduire une véritable fiscalité écologique dans le secteur des transports : peu importe les coûts externes à la charge de la collectivité...

Elle remarque certes que « la composante carbone de la TICPE peut jouer un rôle non négligeable en donnant un signal prix aux constructeurs automobiles » et que « son augmentation en période de baisse importante du prix du pétrole permettrait de limiter le surcroît de trafic ».

Elle ajoute cependant que les émissions de GES n'ont baissé que de 4 % entre 2002 et 2007, une période de croissance économique, malgré une hausse spectaculaire du prix des carburants : « + 50 % pour l'essence et + 100 % pour le gazole ». Elle en déduit que le signal prix influence finalement assez peu les comportements des automobilistes et des entreprises.

La démonstration des soi-disant « experts » est grossièrement erronée. Non seulement ils citent des chiffres faux : selon la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (ministère de l'Écologie), la hausse du prix à la pompe (donc exprimée en euros courants) n'a été que de 26 % pour l'essence et 42 % pour le gazole. Mais ils oublient de tenir compte de l'inflation (+ 10 % pendant la période considérée) et de l'élévation du salaire minimum (+ 23 %). Si on est rigoureux, on voit que le prix réel du gazole (le prix rapporté au pouvoir d'achat du salarié modeste) n'a augmenté que de 9 % et que celui de l'essence a même baissé de 7 %...

## Les grands projets ferroviaires

Constatant que les capacités de financement public sont limitées et n'imaginant pas que la fiscalité écologique puisse les renforcer et infléchir les comportements, la fondation estime logiquement que les grands investissements ferroviaires (Grand Paris Express, LGV) ne peuvent être rentabilisés, et qu'il faut donc privilégier l'optimisation des réseaux existants.

Elle se contente alors de préconisations techniques, évidemment pertinentes, telles que la généralisation du pilotage automatique des métros et RER : les LGV ne sont plus rentables, mieux vaut développer le covoiturage et l'autocar. Le transfert modal n'est pas l'objectif recherché !

La fondation recommande aussi une hausse des tarifs urbains, vantant la Grande-Bretagne où les usagers couvrent 70 % des frais d'exploitation contre 30 % seulement en France. Aucune allusion aux usagers modestes qui seraient pénalisés en l'absence de tarification solidaire...

## La mobilité raisonnée

La fondation souhaite une « mobilité raisonnée », mais ne formule aucune proposition pour enrayer l'étalement urbain : l'éparpillement de l'habitat et des activités pourrait même, au contraire, être conforté par le développement du télétravail, du travail indépendant, de l'e-commerce (« la ville à domicile »), du covoiturage et de la voiture à conduite automatique.

La nécessité de densifier la ville disparaît puisque, au contraire, « le concept de ville s'élargit à de vastes espaces où le résident en rural partage l'espace urbain dans sa relation avec son employeur, ses clients et ses prestataires ». Il faudrait donc optimiser les mobilités à cette échelle élargie, ce qui signifie en pratique accepter un mouvement brownien sur l'ensemble du bassin de vie et la fin de la « ville rhénane » et du contraste ville-campagne.

## Réduire les vitesses

De manière inattendue mais pertinente, alors que la note est centrée sur les évolutions technologiques, elle se conclut par une proposition de réduction des vitesses automobiles (30 km/h en ville, 80 sur routes nationales et départementales et même 110 sur autoroutes) : « cette réduction aura plus d'effet sur la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> que tous les progrès technologiques évoqués plus haut ». La note va même jusqu'à regretter « le manque de courage politique » de la loi Royal sur ce point.

## Des idées à la mode

La note de la fondation Jean Jaurès attire à juste titre l'attention sur l'importance des évolutions technologiques et de la numérisation de l'économie, dont il est difficile de prévoir le rythme et l'impact, en particulier sur la mobilité dans les zones à faible densité de population. Mais son approche est purement technique, il n'en ressort aucune vision mobilisatrice, sociale ou écologique.

A part la réduction des vitesses routières, la note constitue surtout un recueil, dénué de rigueur et d'esprit critique, de fausses bonnes idées à la mode, soi-disant modernes.

Elle entretient le mythe du véhicule propre, exprime une confiance béate dans le progrès technologique sans voir ses effets pervers, et se garde bien d'analyser et de dénoncer les errements de l'actuelle politique des transports, qui manque pourtant singulièrement de clairvoyance et d'ambition. Elle écarte ainsi les choix, forcément impopulaires, qui pourraient à la fois faciliter le financement de grandes infrastructures de transport et susciter des changements massifs de comportements.

## « Pourquoi il faut défendre la route »

La contribution de la Fondation pour l'Innovation Politique émane de deux universitaires bien connus pour leur attachement à l'automobile. Un vrai travail universitaire, scientifiquement rigoureux, aurait eu pour titre : « faut-il défendre la route ? »

### Une polémique stérile

Une partie de ce pamphlet est une dénonciation brutale des promoteurs des transports collectifs et ferroviaires : « le prêt-à-penser anti-voiture, anti-camion repose sur des fantasmes, des illusions, des croyances, des mythes suicidaires, des confusions, des incantations, des rêves, des contes de fées, un populisme latent, des postures accusatoires, de douces fables immatures ».

« Il faut repenser et réhabiliter la route, support ultra-majoritaire des flux de personnes et de fret, reconnaître son rôle essentiel aujourd'hui et demain, mettre fin à un tabou routier absurde, sortir du dénigrement et de la culpabilisation de l'automobilisme, des postures de principe en faveur des alternatives à la route qui compromettraient l'intérêt général, de l'activisme écologiste moralisant, des débats-écrans qui vivent à l'ostracisme et au dithyrambe ».

Les auteurs dénoncent « la condamnation indifférenciée des usages de l'automobile, une présentation sans nuance de la route comme archaïque ». Or, à part quelques extrémistes qui jouent contre leur camp, ceux qui critiquent la voiture ont toujours admis qu'elle a sa place dans le système de transport, mais pas toute la place...

Le texte est parfois obscur : « le refus d'une essentialisation des usages rebat les cartes du pari multimodal du bouquet des mobilités » ; « concilier idéal et réel est la seule posture réaliste durable susceptible d'assurer la poursuite non fictionnelle des objectifs affichés de la COP 21 ». Mais venons-en au fond.

### La route indispensable ?

Citant l'enquête ENTD de 2008, les auteurs affirment que la route est indispensable : « 63 % des 20 % des ménages les plus modestes, qui forment le premier quintile, et 90 % du quintile supérieur, soit en moyenne 81 % des ménages, sont motorisés ; la voiture et la moto assurent 75 % des déplacements domicile-travail (et 75 % des déplacements à plus de 100 km), le transport collectif 13 % seulement ; seuls 17 % des adultes (45 % en Ile-de-France) utilisent un transport collectif au moins une fois par semaine ; le camion assure 90 % de l'approvisionnement des villes ».

Ces chiffres, incontestables, sont trompeurs : ils prouvent tout aussi bien que l'usage hégémonique de la route ne résulte pas d'un choix des ménages et des entreprises, que les alternatives à la route ont été laissées dans un état de sous-développement et que l'étalement urbain n'a pas été maîtrisé.

Un argument massue des auteurs est « la difficulté de mobilité des segments les plus vulnérables de la population » hors des grandes agglomérations. La voiture apporte de la mobilité et « contribue à enrayer les dérives populistes, notamment dans les territoires situés à l'écart des métropoles, où l'automobile est incontournable ».

En réalité, ce qui contribue à ces dérives, c'est la disparition progressive des services publics de proximité, de transport en particulier, qui génèrent un sentiment d'abandon dans les zones périurbaines et rurales. Comme l'a montré récemment le démographe Hervé Le Bras, plus on habite loin d'une gare SNCF, plus on vote FN.

### Un transfert modal illusoire ?

Selon les auteurs, le transfert modal, attendu en particulier de la mise en service de tramways ou métros, est « invisible dans les statistiques ». C'est totalement faux : depuis la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains et les investissements en TCSP et en aménagements cyclables, la part modale de la voiture est passée sous la barre des 50 % dans les grandes agglomérations françaises. Quand le transport collectif est bien conçu, comme le TER dans les zones denses, il a du succès.

Les auteurs notent que la croissance annuelle du trafic automobile se ralentit : 12 % dans les années 1960, puis 5 %, 3 % et 2 % dans les décennies suivantes. La hausse n'a été que de 6 % entre 2000 et 2013. Cette stabilisation est structurelle : la population vieillit, la croissance économique est faible. Une explosion du trafic n'est donc plus à craindre.

On reconnaît ici la thèse de Christian Gérondeau, président de l'Automobile Club-Association : le trafic plafonnant, de très gros investissements routiers sont inutiles, juste quelques milliards d'euros ici ou là, et tout ira bien.

En réalité, alors que le trafic a déjà atteint un niveau insupportable, la poursuite des travaux routiers favorise l'étalement urbain et génère un trafic nouveau : plus on en fait et plus il faut en faire.

Enfin, selon les auteurs, « l'invalidation d'un système routier qui a fait ses preuves apparaît désormais comme un luxe refusé par la société civile ». Pourtant, selon une enquête récente de l'UTP, 75 % des Français sont prêts à utiliser davantage le transport collectif pour préserver l'environnement, et 46 % sont même favorables au péage urbain.

## Les coûts externes de la route

Selon Mathieu Floneau et Jean-Pierre Orfeuil, les coûts externes de la route sont surestimés et en forte décroissance.

D'entrée de jeu, les auteurs limitent ces effets au bruit, à la pollution de l'air, aux accidents, aux émissions de GES et à la congestion routière. Selon eux, « il y a un consensus général pour considérer que les coupures dues aux grandes infrastructures, l'imperméabilisation des sols bitumés, la pollution des sols et des eaux et la transformation des paysages sont moins importants ». Et les conséquences de l'étalement urbain, de la dépendance pétrolière, de l'asphyxie des transports urbains de surface... ?

En 2011, les coûts externes ont été évalués à 65 milliards d'euros par l'Union Internationale des Chemins de fer (dont 67 % dus aux voitures et motos, 25 % aux camions, 4 % aux bus et cars, 1,5 % au rail, le reste à l'aérien et au fluvial) et à la moitié par le Conseil Général du Développement Durable.

Mais ne nous inquiétons pas, « des progrès ont été réalisés dans la maîtrise des effets externes, de manière beaucoup plus rapide que prévu » (la note a été écrite avant l'affaire Volkswagen...).

Il est exact que les normes relatives aux émissions de polluants chimiques et de CO2 sont devenues de plus en plus sévères et que la qualité de l'air urbain s'est améliorée. Il est évident que la sécurité routière s'est améliorée elle aussi depuis 1972 (17 000 tués), malgré la dégradation récente.

Ces succès, selon les deux universitaires, démontrent qu'il existe donc d'autres moyens de lutter contre les effets externes de la route que de chercher à réduire le volume du trafic, par exemple par une taxation nouvelle.

Ils en déduisent que la transition énergétique n'implique pas une remise en cause du rôle de la route : c'est aussi la thèse de la ministre de l'Ecologie, que l'on retrouve dans la note de la fondation Jean Jaurès et dans les discours des constructeurs automobiles.

Dernier argument de nos universitaires : la très grande majorité des gens étant mobiles, ils sont à la fois pollueurs et pollués ; la notion même de coûts externes est donc discutable, ces coûts étant déjà supportés largement par les automobilistes qui les provoquent. Ces externalités peuvent même avoir un impact « bénéfique » : la création d'une rocade d'agglomération transforme des terrains ruraux en terrains constructibles, ce qui augmente leur valeur ! Quant à la présence dans un même quartier de logements dévalorisés par le bruit du trafic et de logements valorisés par le calme, elle permet d'entretenir une certaine mixité sociale !!!

Suite à l'électrification des lignes Lyon-Grenoble/Chambéry et la mise en service de TGV directs Paris-Grenoble/Chambéry en 1983, évitant une correspondance à Lyon, la fréquentation du train a fortement progressé.

Il en a été de même lorsque des TGV Paris-Marseille ont été prolongés jusqu'à Toulon puis la Côte d'Azur. La SNCF affirmait, en 1983, que « le TGV n'était pas conçu pour de longs trajets sur lignes classiques ». Mais, malgré le gain de temps de 2 heures obtenu entre Paris et Lyon, la stagnation du trafic Paris-Nice à cause de la correspondance imposée à Marseille ou Toulon a obligé la SNCF à revoir sa position.

Lors de la mise en service de la LGV Paris - Le Mans permettant de gagner 1 h sur le parcours Paris-Rennes, la ligne classique Rennes-Brest venait d'être électrifiée alors que Rennes-Quimper ne l'était pas encore. Le trafic Paris-Brest a alors augmenté brutalement de 30 % tandis que le trafic Paris-Quimper n'a augmenté que de 3% malgré une correspondance bien organisée à Rennes (quai à quai, délai de 10 min, correspondance garantie en cas de retard). L'effet du temps gagné par 200 km de LGV (pour un coût de 4 milliards d'euros) a été annulé, aux yeux des voyageurs, par la rupture de charge imposée provisoirement sur Paris-Quimper !

Lors de la mise en service de la LGV Méditerranée, qui a entraîné un gain de temps d'1h30 entre Lyon et Marseille, la limitation à Lyon de l'ancien train Corail direct Strasbourg-Marseille avec correspondance imposée par TGV pour Marseille a bloqué toute augmentation de trafic entre Strasbourg et Marseille, et la SNCF a alors créé un direct Strasbourg-Marseille par TGV.

La SNCF a sans doute perdu de la clientèle quand elle a supprimé le TGV hebdomadaire aller-retour Grenoble-Massy-Nantes, comme elle en avait déjà perdu en supprimant les dessertes Corail directes Grenoble-Nantes.

L'épisode du TGV tracté (TGV Vendée) entre 2000 et 2004 a permis de supprimer la correspondance TGV-TER à Nantes sur le parcours Paris - Les Sables d'Olonne : malgré l'absence de gain de temps, la réaction des voyageurs (surtout des retraités hors saison et des familles avec enfants en bas âge l'été) a été immédiatement très favorable : la fréquentation a augmenté de 50 % (la ligne Nantes - Les Sables a été électrifiée en 2008).

Les TGV Paris-Evian ont été généralisés, il y a deux ans, à tous les week-ends de l'année. Mais, en dehors des saisons d'été et d'hiver, il n'existe aucun TGV direct Paris - Saint-Gervais.

## L'exploitation des TGV sur lignes classiques et des TGV intersecteurs : une étude de la FNAUT

*La FNAUT a réalisé en 2015, pour la DGITM (ministère de l'Ecologie) une analyse, pilotée par Jean Sivadrière, des services TGV sur les lignes classiques et sur les axes intersecteurs. L'étude approfondie sur les TGV diamétraux, déjà effectuée en 2010 par Jean-Marie Tisseuil, alors membre du bureau de la FNAUT, a été exploitée.*

Après avoir connu des succès commerciaux remarquables, le TGV est aujourd'hui dans une situation délicate qui menace son modèle économique.

La forte hausse des péages auquel le TGV est soumis, la dérive des coûts d'exploitation de la SNCF, l'évolution du taux de TVA, passé de 5,5 % à 7 % puis 10 %, entraîne une hausse dissuasive des tarifs au moment où le pouvoir d'achat stagne en raison de la crise économique. D'autre part, la concurrence de l'avion low cost, de l'autocar et du covoiturage devient plus agressive.

On observe par suite une érosion sensible de la clientèle et des recettes du TGV, au point que de nombreux services deviennent déficitaires et que la SNCF cherche à les élaguer (selon sa pratique habituelle déjà appliquée aux TER, Intercités, trains de nuit, auto-trains et wagon isolé) au lieu de les valoriser en rénovant son offre. Il s'agit :

- de services radiaux effectués, pour une part importante de leur parcours, sur des lignes classiques ;
- et de liaisons assurées par des TGV intersecteurs.

En pratique, la SNCF veut concentrer l'utilisation du TGV sur les lignes à grande vitesse afin de limiter ses besoins futurs en matériel roulant. Raisonnable en termes d'économies de production à court terme, elle risque ainsi de perdre une part de sa clientèle.

Cette recherche de rentabilité à l'échelle de l'exploitant risque aussi de renforcer les effets pervers du TGV sur l'aménagement du territoire : renforcement du rôle des métropoles, isolement des villes moyennes, déplacements difficiles sur les axes transversaux.

### L'interopérabilité du TGV

Au début des années 1970, le TGV a été judicieusement préféré à l'aérotrain pour une raison fondamentale : son interopérabilité, c'est-à-dire sa capacité à circuler aussi bien sur des LGV que sur des lignes classiques, françaises ou étrangères, de même écartement, alors que l'aérotrain avait besoin d'une infrastructure dédiée et non phasable.

Cette interopérabilité a beaucoup contribué au succès du TGV face à l'avion et à la voiture. Le TGV a pu en

effet irriguer directement l'ensemble du territoire au-delà des LGV, desservir les gares urbaines centrales et permettre ainsi des correspondances aisées avec les autres trains et les transports publics de proximité.

Entre 1980 et 2012, la part du territoire accessible en moins de 5 heures depuis Lille est passée de 35 % à 75 % et, depuis Lyon, de 55 % à 80 %, alors que le kilométrage des LGV (1 850 km) n'atteignait pas 10 % de celui du réseau classique. L'interopérabilité explique en partie que la croissance du trafic aérien intérieur a été limitée à 12 % entre 1991 et 2007 alors qu'elle a été de 80 % en Allemagne bien que la géographie de l'Allemagne soit moins favorable à l'avion que celle de la France.

Remarquons que, loin de bloquer tous les investissements sur le réseau classique, comme l'affirment avec légèreté les détracteurs du TGV, l'émergence du TGV a au contraire désaturé des lignes classiques engorgées, et évité ainsi des investissements de capacité très coûteux sur ces lignes ; elle a aussi suscité de nombreuses opérations dont bénéficient aujourd'hui les trains classiques : modernisations de gares, suppressions de passages à niveau et surtout électrifications pour accueillir les parcours terminaux du TGV.

### Les TGV sur lignes classiques

Si l'automobiliste peut effectuer tout un voyage sans avoir à sortir de sa voiture, le voyageur ferroviaire est souvent obligé d'effectuer des correspondances. L'interopérabilité du TGV évite au voyageur des correspondances contraignantes : selon la SNCF, une correspondance équivaut à une heure au moins de trajet supplémentaire !

C'est particulièrement vrai des personnes âgées ou à mobilité réduite, des personnes voyageant avec des enfants en bas âge ou des bagages lourds ou encombrants. Outre l'inconfort et la fatigue physique, chaque correspondance est aussi source d'aléas, donc de stress pour les voyageurs : retards et suppressions de trains, grèves locales...

Or, négligeant les leçons de l'expérience (voir encadré), la SNCF envisage de réduire les relations TGV directes à leur parcours sur LGV, en introduisant donc des correspondances avec des TER assurant les parcours amont ou aval. Elle remplirait mieux ses TGV et limiterait ses besoins futurs en matériel roulant tout en laissant à la charge des régions les services TER supplémentaires nécessaires pour desservir les localités situées sur les prolongements classiques des LGV.

## Les TGV intersecteurs

Les relations TGV peuvent être classées en trois catégories :

- les relations **radiales** utilisant une LGV radiale (Paris-Marseille) ou successivement une LGV radiale et une ligne classique (Paris-Brest/Quimper) ;

- des relations **province-province** ou **intersecteurs**, ne desservant aucune gare parisienne intra-muros. Parmi ces dernières, on distingue :

- les relations **diamétrales** ou « passe-Paris », reliant deux villes de province en utilisant une ou deux LGV radiales, la LGV d'interconnexion Est ou la grande ceinture Massy-Valenton en Ile-de-France, et éventuellement des lignes classiques terminales, et desservant une ou plusieurs gares d'Ile de France (Lille-Marseille, Lyon-Rennes, Strasbourg-Bordeaux) ;

- les relations **transversales** ou « passe-Ile-de-France », utilisant soit deux LGV distinctes dont une section radiale (Strasbourg-Marseille), soit une seule (Metz-Marseille, Toulouse-Dijon), et une ou plusieurs lignes classiques.

La LGV Rhin-Rhône a une fonction mixte, étant utilisée à la fois par des TGV radiaux et transversaux.

### Une clientèle spécifique

L'offre diamétrale joue un double rôle : elle remédie aux difficultés de correspondance entre les gares parisiennes et dessert l'Ile-de-France. Les TGV diamétraux ne seraient pas rentabilisés par la seule clientèle province-province, mais 40 % de leur clientèle est composée de voyageurs montant ou descendant en Ile-de-France, surtout à Roissy. L'offre transversale (Metz-Marseille) évite un détour coûteux par Paris.

Les trajets professionnels province-province étant peu nombreux et l'avion restant concurrentiel par rapport au TGV pour les trajets de bout en bout, la clientèle des TGV intersecteurs est nettement plus familiale, moins préoccupée de vitesse que de confort, donc plus sensible que celle des TGV radiaux à l'absence de ruptures de charge, à la desserte des villes moyennes et aux possibilités de cabotage.

Alors que les premiers TGV intersecteurs ont eu du succès dès leur lancement à la fin des années 1980, la SNCF estime que leur rentabilité est devenue insuffisante en dehors de l'axe principal Lille-Lyon-Marseille et, depuis 2009, cherche à réduire son offre.

Les relations diamétrales et transversales répondent à des besoins importants des voyageurs et de l'aménagement du territoire. Elles sont fragiles économiquement mais doivent être préservées et développées car leur avenir sera conforté dès 2016-17 par la modernisation de la

ligne Massy-Valenton et l'extension du réseau des LGV existantes vers Bordeaux, Rennes, Strasbourg et Montpellier (cette extension bénéficiera aussi aux circulations TGV sur lignes classiques terminales).

De plus, la clientèle des TGV diamétraux pourra se développer à l'avenir avec la croissance démographique de la grande couronne parisienne.

### Les propositions de la FNAUT

Ces propositions sont basées sur une remarquable étude réalisée en 2010 par Jean-Marie Tisseuil sur l'exploitation des TGV diamétraux. Cette étude a mis en évidence des défauts d'exploitation, en particulier une desserte des villes intermédiaires par saupoudrage, ce qui en limite la fréquence. Nous proposons d'exploiter les TGV intersecteurs de manière plus rationnelle afin de les rendre plus attractifs :

- en améliorant les infrastructures (modernisation rapide de la ligne Massy-Valenton et aménagement d'une bonne correspondance avec Orly, création de raccordements entre LGV et réseau classique en particulier au nord d'Arras, déplacement de la gare TGV de Louvigny en Lorraine sur le site de Vandières accessible par TER depuis toute la Lorraine) ;

- en réduisant les péages ferroviaires imposés aux relations les plus fragiles ;

- en jouant davantage sur la fréquence des dessertes des villes intermédiaires (situées sur LGV ou lignes classiques) que sur le temps de trajet de bout en bout, qui n'intéresse qu'une part assez limitée de la clientèle ;

- en utilisant du matériel plus confortable et en introduisant des services à bord adaptés aux longs trajets ;

- en renforçant les possibilités de correspondances entre TGV intersecteurs et Intercités ou TER ;

- en créant de nouvelles gares en Ile-de-France (il faut une heure à un francilien pour accéder à LA gare parisienne correspondant à sa destination) ;

- en renforçant les pré et post-acheminements par rail sur Roissy et Orly ;

- en développant les relations internationales vers la Suisse et le Benelux ;

- en renforçant la lisibilité de l'offre, très déficiente aujourd'hui (circulations régulières au cours de l'année, arrêts systématiques, information du public sur les horaires et les correspondances, tarification simplifiée voire baisse des tarifs). Ce dernier point est fondamental : l'offre de TGV intersecteurs est très mal connue du public.

Enfin une taxation écologique du kérosène consommé dans les vols aériens intérieurs directement concurrents des relations TGV doit être imposée par l'Etat.

## TGV sur lignes classiques : les propositions de la FNAUT

Dans une enquête SNCF-RTL réalisée fin 2011, à la question « que pensez-vous d'une desserte TGV renforcée mais limitée aux LGV, nécessitant de finir son voyage en TER ou en car », 60% des voyageurs répondaient : « plutôt pas acceptable » (31%) ou « pas du tout acceptable » (29%). D'autre part, 72% des Français souhaitaient en priorité que le TGV desserve davantage de destinations, loin devant des trains plus rapides (45%) ou des fréquences plus élevées (42%).

La circulation du TGV hors LGV n'est pas une tolérance technique mais une nécessité commerciale. Il ne s'agit pas de transformer le TGV en omnibus mais de juxtaposer des dessertes directes très rapides et des dessertes plus fines, et d'expérimenter de nouvelles dessertes. La FNAUT propose :

- de maintenir les dessertes existantes afin d'éviter l'introduction de ruptures de charge dissuasives ;

- de maintenir les arrêts actuels dans des villes moyennes, en particulier sur l'arc méditerranéen, au Pays basque et en Bretagne (leur nombre n'a rien d'excessif, voir FNAUT Infos 237) ;

- de desservir au moins une fois par jour dans chaque sens (Voiron, Culoz, Pierrelatte), ou de mieux desservir (Orange, Arles), quelques villes moyennes afin de mieux remplir le TGV, des arrêts sur lignes classiques n'augmentant que marginalement la durée des trajets de bout en bout ;

- de renforcer les dessertes saisonnières de certaines stations balnéaires ou de sports d'hiver (Saint-Gervais) ;

- de prolonger quelques dessertes TGV sur lignes classiques ;

- de renforcer la qualité des correspondances entre le TGV et les transports régionaux et locaux, ferroviaires et routiers, afin d'élargir la zone d'attraction du TGV ;

- de mieux remplir les TGV sur les parcours terminaux en les ouvrant à la clientèle régionale du TER (c'est déjà le cas entre Rouen et Le Havre), sur le modèle d'Eurolines qui assure le remplissage de ses lignes internationales par du cabotage sur le territoire national ;

- d'augmenter la fréquence de certaines dessertes par utilisation de rames TGV sécables ;

- d'accélérer le TGV sur les lignes classiques (les possibilités sont cependant limitées mais tous les types de trains peuvent alors en bénéficier).

Enfin il faut s'interroger sur la pertinence des offres Ouibus directement concurrentes du TGV, alors que l'offre routière doit être essentiellement complémentaire de l'offre ferroviaire.

**Gerbert Rambaud**, candidat Debout la France dans le Rhône, critique le projet Lyon-Turin, « scandale financier, économique et environnemental ». Très soucieux de « mettre fin aux gaspillages », il promet le canal Rhin-Rhône, « un projet de développement concret ».

**Eric Lafond**, candidat 100 % Citoyen, a proposé d'implanter un réseau Hyperloop en Rhône-Alpes (sans préciser où) : des capsules se déplacent à 1100 km/h sur un coussin d'air dans un tube sous basse pression ; la propulsion est assurée par un champ magnétique généré par des moteurs à induction linéaires placés dans les tubes.

**Christophe Boudot**, candidat FN en Rhône-Alpes, a proposé de taxer les camions étrangers : c'est bien connu, les camions français ne polluent pas.

**Hervé Morin**, candidat UDI-LR élu en Normandie, a promis un train reliant Rouen à Caen en 1h au lieu d'au moins 1h30 aujourd'hui. Financement (1,7 milliard d'euros) : on verra plus tard.

**Dominique Reynié**, candidat LR en Occitanie, a promis de consacrer 200 millions par an aux routes, qui ne sont pas de la compétence des Régions.

**Bruno Retailleau**, candidat LR élu en Pays de la Loire, veut « mettre fin à la chasse aux automobilistes ». Il propose « un plan routier régional et de nouveaux ponts sur la Loire pour lutter contre les bouchons ».

## En Aquitaine

**Alain Rousset**, candidat PS réélu, a obtenu le ralliement d'EELV en promettant que la Région ne participerait pas au financement des LGV Poitiers-Limoges et GPSO. L'accord électoral s'est fait « sur une base de transition énergétique et de lutte contre le changement climatique ». Comprenez qui pourra...

**Virginie Calmels**, candidate LR, a promis 514 millions d'économies sur le rail : 144 millions sur le renouvellement du matériel TER (l'Etat compensera) et 370 millions en abandonnant le projet ruineux de réouverture de la « ligne touristique » Bedous-Canfranc.

Outre que cette ligne a d'abord une vocation de transport du fret et de relations voyageurs Aquitaine-Aragon, on voit mal comment on peut économiser 370 millions qui n'existent pas en abandonnant la réouverture, puisqu'il n'y a aucun financement prévu et que, si la réouverture était décidée, ce qui ne dépend pas seulement de la Région, celle-ci ne financerait pas l'intégralité de l'investissement...

La candidate a promis aussi de supprimer la taxe sur les permis de conduire et de réduire les taxes sur les cartes grises et sur les carburants. Perte pour la Région : 174 millions.

## BIEN DIT

✓ **Dominique Bidou**, ancien directeur au ministère de l'environnement : « En 2012, le gouvernement a décidé de baisser les taxes sur les carburants durant trois mois pour calmer la grogne des automobilistes. Or, en adoptant une conduite douce, ces derniers peuvent réduire leur consommation de 15 %. Il aurait été plus judicieux de consacrer l'argent de l'Etat à former les automobilistes à cette conduite économe ».

## Bêtisier

✗ **L'association « 40 millions d'automobilistes »** estime que le 30 km/h est un véritable coup de frein à la mobilité et la liberté des Grenoblois et des habitants de l'agglomération qui viennent, chaque jour, travailler à Grenoble. S'exprimant comme la ministre de l'Ecologie, son délégué général Pierre Chasseray s'oppose à cette réforme « punitive ». Il dénonce aussi la vignette écologique, autre initiative « punitive » : « lors des pics de pollution, les véhicules les plus polluants pourront être interdits de circulation, comment aller travailler ? Je penche pour un modèle écologique fondé sur la recherche et le développement de véhicules verts ».



Photo : Ian Lindahl

## Tramway cochon

Ce tramway-tirelire au design inhabituel financé par la Kantonbank a circulé à Bâle entre 1961 et 2012. Il est remis aujourd'hui dans un musée de la charcuterie en Allemagne.

## Passages piétons

Des noms d'animaux sont utilisés pour désigner les traversées piétonnes. Au Royaume-Uni, le *zebra crossing* désigne le passage piéton classique avec son alternance de bandes blanches et sombres. Le *pelican crossing* et le *puffin crossing* (macareux) sont des passages piétons régulés par des feux. Le *toucan crossing* est la version cycliste du passage piéton, le *pegasus crossing* (pégase) en est la version équestre. D'autres pays utilisent des noms d'animaux pour désigner leurs passages piétons : à Hong Kong les bandes sont jaunes et le zèbre se transforme en tigre (*tiger crossing*). Aux Etats-Unis, on trouve également le faucon (*hawk pedestrian crossing*) pour les traversées d'artères importantes (Prévention Routière).

## Actualité

● **Brice Lalonde**, ancien ministre de l'Environnement, interrogé par France Info le 13-01-2016, a commenté de manière affligeante la généralisation du 30 km/h dans l'agglomération grenobloise, une mesure « excessive ». Il se préoccupe d'abord des automobilistes et ne connaît manifestement pas le dossier : il ignore sans doute que le 50 km/h est maintenu sur les grands axes et que la vitesse moyenne des voitures ne diminuera que marginalement, de 18,9 km/h à 17,3 (www.ville30.org). Pas un mot, par contre, sur les avantages du 30 km/h : moins de bruit, moins de stress pour les piétons et les cyclistes, moins d'accidents graves (la distance d'arrêt passant de 27,7 à 13,3 m)...

● **Ségolène Royal**, ministre de l'Ecologie : « il y aura toujours une demande de voiture individuelle ; des populations qui se déplaçaient auparavant en vélo souhaitent désormais accéder à ce type de véhicules ; il faut donc développer une voiture propre, populaire, accessible à tous pour désengorger nos villes des transports polluants ; mais il faut aussi travailler sur des transports en commun propres ».

Réponse clairvoyante de **Simon Upton**, directeur de l'environnement à l'OCDE : « un bouchon vert reste un bouchon, il ne faut pas se concentrer sur l'amélioration mais sur le changement, il faut réduire le besoin de se déplacer et décourager l'utilisation des voitures ». Il cite en exemple les politiques cyclables de Copenhague et de Séville.

● **Johanna Rolland**, maire PS de Nantes, va construire 600 places de parking dans le centre-ville : une bonne méthode pour affaiblir les transports collectifs et renforcer la congestion des entrées routières de Nantes, déjà saturées. Lors du 19ème congrès de la FNAUT, tenu à Nantes fin 2014, Mme Rolland avait déclaré : « le transport est au cœur de la transition énergétique, nous avons un temps d'avance et voulons le garder en innovant ». On pouvait faire mieux en matière d'innovation...

● Le sénateur LR **Alain Fouché** se préoccupe à juste titre de la sécurité dans les gares, et plusieurs de recommandations ont été inscrites dans la proposition de loi Savary. Mais, dès qu'il s'agit d'automobile, la démagogie reprend le dessus : alors que la sécurité routière s'est fortement dégradée depuis deux ans, le sénateur, ignorant la dangerosité des petits excès de vitesse (voir l'édito de FNAUT Infos 215), a repris la demande de l'association 40 millions d'automobilistes et proposé de supprimer l'amende forfaitaire infligée aux conducteurs ayant dépassé de moins de 10 km/h la vitesse maximale autorisée.

### Chambéry : des incertitudes

Le nouveau schéma chambérien des déplacements a été présenté fin 2015. L'ADTC Savoie y note quelques idées intéressantes, beaucoup d'incertitudes, et regrette l'absence de concertation.

Nous approuvons la structuration du réseau en trois niveaux de lignes ; la création de quatre lignes structurantes, diamétrales et à fréquence élevée ; la desserte du quartier Curial par une ligne structurante, plutôt que par une navette passant toutes les 40 min ; le projet de RER sur l'axe ferroviaire de Métropole Savoie ; enfin la volonté d'élargir le secteur piéton et de créer une traversée cyclable de Chambéry.

Mais la refonte du réseau de bus nécessitera un nombre accru de correspondances et supprimera le centre d'échange des Eléphants. Certaines correspondances et l'accès à la gare seront difficiles, nécessitant plusieurs centaines de mètres de marche et la traversée de carrefours à fort trafic. D'autres correspondances seront impossibles.

Aucune voie réservée aux bus n'est prévue dans le projet. De telles voies sont pourtant indispensables pour garantir l'attractivité des lignes structurantes. Les retours d'expérience montrent que la seule régulation du trafic ne suffit pas. Enfin, on ne sait rien de l'indispensable coordination des transports de Chambéry et d'Aix-les-Bains, toujours reportée.

Un projet d'une telle ampleur doit s'élaborer dans la transparence et la concertation. L'ADTC Savoie demande donc la publication des études utilisées et l'organisation de réunions permettant au public et aux associations d'échanger avec les élus et les techniciens.

*Alain Caraco, ADTC Savoie*

### Languedoc-Roussillon : des lignes négligées

La commission Duron a préconisé de remplacer le train Aubrac Clermont-Béziers par un car empruntant l'autoroute gratuite A75. Pourtant, si elle était utilisée par sections, la ligne des Causses pourrait être sauvegardée en totalité. Dans le cadre de la nouvelle Région Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, une liaison ferroviaire directe est nécessaire entre les préfectures Toulouse, Albi, Rodez et Mende, elle pourrait concurrencer la route.

Et, avec la réouverture de la ligne Montpellier-Paulhan-Bédarieux, on peut créer, outre une desserte périurbaine de Montpellier, une relation attractive Montpellier-Millau-Rodez.

Dans le cadre du CPER 2015-2020, la Région Languedoc-Roussillon consacre 70 millions d'euros au rail, dont 11 à la ligne Carcassonne-Quillan (déjà inscrits au précé-

dent CPER) alors qu'il en faudrait environ 50 pour empêcher sa fermeture et réduire les temps de trajet de 15 mn ; 27 à la ligne Alès-Langogne alors qu'il en faudrait environ 100 pour la redynamiser et réduire les temps de trajet de 30 min. Et rien n'a été prévu pour relancer la ligne Nîmes - Le Grau-du-Roi et le Train Jaune, et rouvrir la ligne de la rive droite du Rhône.

*Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-Roussillon*

### Pays de la Loire, Bourgogne : l'Etat finance les routes

Dans les Pays de la Loire, c'est l'Etat qui finance la route dans le cadre du CPER : desserte de Notre-Dame-des-Landes, périphérique nantais, achèvement de la mise à 2 voies de Cholet-Bressuire (alors que la voie ferrée Nantes-Poitiers est coupée...).

Le volet ferroviaire du CPER prévoit la désaturation de l'axe Le Mans-Angers-Nantes, l'amélioration de grandes gares, des travaux sur Nantes-Pornic/Saint Gilles et Clisson-Cholet, la création de haltes autour du Mans. Mais le financement accordé au rail reste très insuffisant : la remise en état de La Roche-sur-Yon - la Rochelle est étalée sur deux contrats et sans amélioration des vitesses, ce qui met en péril la liaison Nantes-Bordeaux face à la concurrence des cars et du covoiturage. La réouverture de la ligne Saint-Nazaire - Rennes est abandonnée.

Le CPER est certes plus favorable au rail que dans d'autres Régions, mais il ne faut pas oublier que les élus du précédent Conseil Régional ont soutenu l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et feu l'autoroute A 831 Fontenay-Rochefort alors que, sur le même axe, la ligne La-Roche-sur-Yon - La Rochelle ne voit passer que 3 Intercités et un seul aller-retour TER par jour. Le CPER ne prévoit ni halte à Velluire pour desservir Fontenay-le-Comte et Niort, ni mise en place d'une desserte TER interrégionale étoffée entre La-Roche-sur-Yon et la Rochelle.

*Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire*

Malgré les fortes pressions du gouvernement en faveur de la route, la Région a nettement privilégié le rail dans le CPER. Le rail reçoit 62 millions de l'Etat, 100 de la Région et 57 de la SNCF, pour 3 grosses opérations... attendues depuis des années par les usagers et les élus : les électrifications de Laroche-Auxerre et Nevers-Chagny (VF-CEA), et la rénovation de Paray-le-Monial - Chauffailles(-Lyon).

La route reçoit 93 millions de l'Etat, 9 seulement de la Région pour des travaux lancés précédents dans le cadre des PDMI 2007-2013.

*Cédric Journeau, président FNAUT Bourgogne*

### Activités de la FNAUT

- Le préfet François Philizot, chargé d'une mission de concertation sur les trains Intercités, a été reçu longuement par le Conseil national de la FNAUT.
- Bernard Gobitz et Marc Debrincat représentent la FNAUT dans un groupe de travail comprenant le ministère des Transports, la Police et la SNCF sur la sûreté dans les transports publics.
- Bruno Gazeau a participé à une réunion d'évaluation des politiques publiques consacrée au transport routier de marchandises. Il est intervenu dans une rencontre des Ingénieurs et Scientifiques de France sur l'économie numérique et la mobilité.
- Jean Macheras représente la FNAUT au sein du collectif Ville 30 qui regroupe aussi Rue de l'Avenir, la FUB, les Droits du Piéton et d'autres associations.
- Une étude de Dominique Romann (FNAUT Pays de la Loire) sur les petits aéroports de province, trop nombreux et trop coûteux, a été transmise au CGET (ex-DATAR).
- La pétition nationale de la FNAUT « Sauvons nos trains » a été envoyée au président de la République, au Premier ministre et aux ministres concernés (Egalité des territoires, Economie, Ecologie, Transports), accompagnée des commentaires des signataires.
- Une expertise sur la possibilité d'accélérer les trains sur le réseau classique sans modification des tracés vient d'être réalisée pour la FNAUT par Gérard Mathieu (résumé à paraître dans FNAUT Infos). Cette expertise a été financée par l'association Qualité Mobilité, qui rassemble la plupart des acteurs du transport,
- Jean-François Hugu a participé à une réunion sur les gares routières organisée par le ministère de l'Economie.
- Bruno Gazeau et Bernard Gobitz ont été nommés membres du Haut comité du système de transport ferroviaire.

### Actes du colloque FNAUT du 29 octobre 2015

Les actes du colloque sur « la réforme territoriale et les transports », organisé par la FNAUT salle Colbert à Paris le 29 octobre 2015, peuvent être obtenus auprès du siège de la FNAUT (chèque de 6 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

#### FNAUT infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière  
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°242  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

**Abonnement 10 numéros :** Individuels : 19 €  
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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