

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Des trains classiques à 200 km/h pour remplacer le TGV : réalisme ou utopie ?

SNCF : un manque inquiétant d'ambition

Coup sur coup, avec l'accord tacite du gouvernement, la SNCF a réduit subrepticement son offre au service annuel 2016 et supprimé ses fiches horaires (FNAUT Infos 242). Quelle autre entreprise se comporterait ainsi, sauf à vouloir réduire sa clientèle ?

Or la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 prévoit l'élaboration d'un schéma national des services ferroviaires et son adoption par le Parlement, et la loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) demande aux Régions d'élaborer un Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) concernant en particulier l'organisation de la mobilité et de l'intermodalité.

Ce n'est donc pas à la SNCF de décider seule la consistance de ses services voyageurs, sans même respecter un moratoire laissant aux parlementaires et aux élus régionaux le temps de la réflexion et de la décision.

Son attitude est d'autant plus choquante qu'elle revendique, et le gouvernement avec elle, l'exemplarité écologique, et qu'elle plaide pour que le report modal des trafics sur le rail figure dans le Livre blanc de la Commission Européenne, tout en se désengageant du ferroviaire en abandonnant des services interurbains et en développant des lignes routières qui concurrencent directement le rail.

Confrontée à cette politique défaitiste de la SNCF, à l'immobilisme du gouvernement et à la colère et au désarroi des voyageurs (FNAUT Infos 241), la FNAUT a lancé une action qui se déroulera en plusieurs étapes :

- une pétition nationale, « sauvons nos trains », qui a recueilli près de 10 000 signatures accompagnées de témoignages très instructifs qui ont été transmis au Chef de l'Etat et à tous les ministres et décideurs concernés ;
- la publication d'un manifeste traitant de l'ensemble des problèmes ferroviaires et présentant les propositions de notre fédération ;
- l'organisation, le 28 septembre à Paris, d'un colloque au cours duquel ces propositions seront soumises à discussion ;
- enfin une campagne de lobbying auprès des partis politiques et des candidats à l'élection présidentielle de 2017.

Bruno Gazeau



Rame Regiolis destinée à remplacer le matériel Intercités

Généraliser la circulation des trains à 200 km/h sur les grandes lignes classiques pour éviter la construction de nouvelles LGV est une idée à la mode : une expertise commandée par la FNAUT, portant sur 15 000 km de lignes principales, démontre qu'elle est irréaliste. En dehors des rares sections où il est déjà pratiqué, le 200 km/h n'est techniquement et économiquement pertinent que sur 500 à 600 kilomètres supplémentaires disséminés sur le réseau. Les gains de temps seraient marginaux, au mieux de 5 % quel que soit l'itinéraire, alors qu'une LGV réduit les temps de parcours de moitié. Non seulement remplacer le TGV par un train à 200 km/h est une utopie mais, même au prix d'opérations coûteuses, rectifications de tracés ou construction de shunts, une offre intermédiaire entre Intercités et TGV ne peut être obtenue.

Une expertise indispensable

La FNAUT estime que le voyageur a besoin des trois composantes de l'offre ferroviaire : TER, Intercités (+ trains de nuit et auto-train) et TGV, chacune ayant son créneau de pertinence. Elle réclame donc un renouvellement complet de l'offre Intercités (FNAUT Infos 228 et 235) et estime par ailleurs que de nouvelles LGV restent nécessaires (FNAUT Infos 214 et 237).

Or la fragilisation récente du modèle économique du TGV (FNAUT Infos 242) et la dégradation inquiétante du réseau ferré classique, qui exige un financement croissant, ont amené un grand nombre d'organismes (Cour des Comptes, fondations Terra Nova et Jean Jaurès), de commissions (Mobilité 21), d'économistes (Yves Crozet), d'environnementalistes (France Nature Environnement), de personnalités politiques de droite (Hervé Mariton), de gauche (Jean-Louis Bianco, Gilles Savary) ou écologistes (Noël Mamère), de journalistes - et la SNCF elle-même - à

professer qu'il faut arrêter de construire des LGV : tous ces acteurs jugent que de nouvelles LGV sont infinançables, non rentables, voire dangereuses pour l'environnement local et pour la planète.

La dégradation de l'offre Intercités a, par ailleurs, amené la commission « TET d'Avenir » à imaginer une offre moderne et de haute qualité, intermédiaire entre TER et TGV. L'idée s'est alors répandue que la solution consistait à faire circuler des trains à 200 km/h, voire plus, sur les grandes lignes classiques, ce qui permettrait à la fois de moderniser l'offre Intercités et d'éviter une extension du réseau des LGV.

Mais cette hypothèse, émise avec légèreté comme étant la solution miracle, n'a été précédée d'aucune étude technique démontrant sa faisabilité et évaluant les gains de temps possibles et les coûts d'adaptation des infrastructures. La FNAUT a donc pris l'initiative de combler cette lacune regrettable.

Objectifs et résultats de l'expertise

Le 200 km/h, c'est fastoche !

➤ **L'expertise proposée a été financée par l'association Qualité Mobilité. Pour la réaliser, la FNAUT s'est adressée à Gérard Mathieu, géographe, économiste et expert ferroviaire reconnu. Son suivi a été assuré attentivement par Jean Sivaridière, vice-président de la FNAUT.**

Les objectifs

Les questions suivantes ont été posées au consultant :

- le relèvement de la vitesse à 200-220 km/h est-il possible sur toutes les lignes principales du réseau classique ?
- D'autres relèvements sont-ils possibles dans la gamme des 80-160 km/h ?
- Quels gains de temps en attendre ?
- Ces relèvements exigent-ils une adaptation de l'infrastructure ?
- Peuvent-ils constituer une alternative à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse ?

Compte tenu des contraintes budgétaires et environnementales, il a été demandé au consultant de supposer, en première approche, que le tracé actuel des lignes serait conservé (avec adaptation ou modification des superstructures), ce qui, nous le verrons, implique déjà des dépenses qui sont très loin d'être négligeables.

Des rectifications de tracés, de même que des adaptations de lignes à la circulation de trains pendulaires, ou des créations de shunts ont cependant été envisagées dans un deuxième temps.

L'expertise a porté sur 15 000 km de lignes principales, correspondant en gros au réseau des services Intercités défini par la FNAUT dans son manifeste sur les Intercités, hors lignes très sinueuses des zones montagneuses. Les lignes régionales dédiées au TER ou au trafic de fret n'étaient pas concernées.

Il s'agissait - un travail de bénédictin - d'examiner les rayons de courbure des lignes, kilomètre par kilomètre, et d'en déduire la vitesse limite des trains. A titre indicatif, le lien entre rayon de courbure et vitesse limite est le suivant :

400 m	100 km/h
750 m	140 km/h
1000 m	160 km/h
1500 m	200 km/h
1800 m	220 km/h.

Les résultats techniques

Le 200 km/h (220 dans le cas du TGV) est déjà pratiqué sur un peu plus de 1000 km, soit 34 sections de 6 à 100 km (30 en moyenne). Ainsi, sur la ligne Paris-Bordeaux (584 km), 70 % du parcours est parcourable à 200 km/h.

Le 200 km/h serait théoriquement possible sur près de 2000 km supplémen-

taires, soit 110 sections bien tracées. Ces sections sont **courtes** (de 7 à 30 km, 18 en moyenne). Elles ne sont pas alignées sur quelques itinéraires privilégiés, mais **dispersées** sur le réseau.

Les gains de temps, calculés en tenant compte des phases d'accélération et de décélération des trains, dépendent de la puissance des matériels roulants et du profil des lignes considérées. Ils sont faibles, car les seules sections où la vitesse peut être portée à 200 km/h sont déjà parcourables à 160 km/h, et variables avec la longueur de la section : environ une minute sur 16 km, 30 secondes seulement sur 10 km.

La pratique du 200 km/h exige des infrastructures de qualité et nécessite des aménagements lourds, complexes et très coûteux : dénivelation de tous les passages à niveau (5 à 25 millions suivant les opérations) ; repositionnement des voies dans certaines courbes ; renforcements de la voie (ou même RVB : 3 millions par km de double voie), de l'alimentation électrique (10 millions par sous-station), de la signalisation (préannonce ou équipement en BAL et ERTMS) ; reprise de la plateforme dans les zones instables ; reprise des installations (entraxe, dévers, traversées de gares, balises, télécommunications) ; renouvellement de la caténaire si elle est ancienne (0,5 à 0,8 million par km) ; protections phoniques. Ces travaux doivent être effectués dans des milieux contraints (zones urbanisées, gares, ouvrages d'art) et en maintenant les circulations.

Compte-tenu de la position et de la dissémination des lignes sur le réseau, des gains de temps potentiels, des coûts d'adaptation de l'infrastructure et du trafic existant ou potentiel, le relèvement à 200 km/h n'apparaît pertinent que sur 500 à 600 km et non 2000. En effet, les sections parallèles aux LGV existantes ou en projet sont à éliminer ; les sections courtes isolées (< 15 km) feraient gagner moins d'une minute ; le relèvement de vitesse ne serait pas rentable sur les lignes à faible trafic potentiel ; enfin la capacité serait réduite de manière inacceptable sur les lignes en voie de saturation telles que la ligne PLM Dijon-Lyon.

La possibilité de relever les vitesses sur des sections de lignes moins bien tracées a également été étudiée. Les gains de temps correspondants sont plus intéressants (2 fois plus en passant de 100 à 150 km/h que de 160 à 200) et les opérations moins coûteuses. De tels relèvements sont possibles, et pertinents, sur environ 2000 km disséminés sur le réseau, dont 1200 km à 160 km/h (soit 8 % du réseau) et 300 km à 140/150 km/h (soit 2 % du réseau), à condition que d'autres contraintes que le tracé ne s'y opposent pas.

Des trains circulant au moins à 200 km/h sur le réseau classique : cette idée se retrouve dans de multiples rapports et déclarations politiques... mais sans réflexion technique préalable, comme si toutes les lignes étaient rectilignes, alors qu'on trouve 230 courbes entre Bordeaux et Toulouse (257 km), et... 418 entre Marseille et Nice (224 km).

Jean-Louis Bianco, dans ses « Recommandations pour réussir la réforme ferroviaire » (2013), affirme : « il faut développer une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent possible les voies existantes ».

La commission Mobilité 21 a écarté les projets de LGV et estimé que « d'autres services que le TGV doivent pouvoir s'envisager autour des 200 à 220 km/h, avec des matériels nouveaux, confortables, rapides, à partir des infrastructures existantes ».

La Cour des Comptes, dans son rapport de 2014 sur le TGV (FNAUT Infos 237), recommande de « mettre en place une offre de transport plus proche du TGV que du TER » et de « tirer parti du transport ferroviaire longue distance alternatif à la grande vitesse (trains à 200 km/h, pendulaires) circulant sur un réseau classique rénové ».

Selon **les élus EELV de Bordeaux** : « pour la liaison Bordeaux-Toulouse, la rénovation de la ligne existante et l'aménagement de quelques shunts permettraient une vitesse moyenne de 220 km/h et une économie de 5 milliards d'euros pour un écart minime de temps de parcours (6 minutes) avec la LGV ».

Plus généralement, **EELV** refuse les nouvelles LGV (comme France Nature Environnement), se dit favorable au développement de trains rapides (220 km/h) Intercités sur tout le territoire, y compris en alternative à la construction de coûteuses nouvelles LGV, et défend le concept de THNS, une solution économe (voir le site internet : <http://destrainspourtous.fr>).

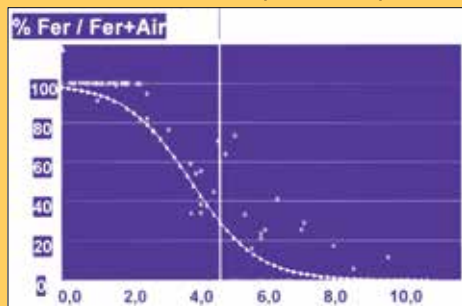
Selon **Gilles Savary**, député PS de Gironde : « le TGV est un astre mort, la France a besoin d'un train intermédiaire plus confortable et moins coûteux que le TGV actuel. Des décisions courageuses d'abandon de projets LGV au profit d'alternatives plus accessibles sont urgentes ». « Il faut rénover les lignes classiques pour pouvoir rouler à 250 km/h, ce qui peut se faire facilement sur une ligne classique en bon état ». « Toulouse a besoin d'un train moderne et rapide, mais n'oublions pas l'option Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Une hypothèse prévoyait un train pendulaire qui roulait à 280 km/h, à condition d'investir un milliard d'euros dans la rénovation de la voie ».

Un autre mythe : le seuil des 3 heures

La vitesse n'est qu'un moyen. Ce qui intéresse le client, c'est le temps de parcours, en grande partie déterminé par la vitesse réellement pratiquée en ligne.

Gérard Mathieu dénonce les soi-disant « experts » qui ont cru pouvoir fixer un seuil de 3h00 au-delà duquel le train ne serait plus « pertinent » face aux autres modes. Il s'agit d'une pure fable, malheureusement reprise en boucle par les médias et érigée en dogme par certains décideurs. Au point de conclure à la non pertinence d'une LGV Bordeaux-Toulouse, Paris et Toulouse ne devant être reliées qu'en... 3h10. C'est oublier que la relation Paris-Marseille, qui s'effectue en 3h05/3h20, est plus que pertinente : elle capte près de 70 % du marché fer + avion.

Tous les économistes le savent : il n'y a pas de seuil. La part de marché du train diminue très progressivement quand le temps de parcours augmente : 90 % à 2h00, 60 à 70 % à 3h00, 40 à 50 % à 4h00, 20 à 30 % à 5h00... selon une courbe sigmoïde statistiquement établie à partir des résultats constatés sur des dizaines de relations en France, en Europe et au Japon.



Evolution de la part du Fer dans le marché Fer Avion selon le temps de parcours du Fer (Source : Conférence SNCF février 2011)

D'autres gains de temps

Le gain de temps résultant d'un relèvement de vitesse a été évalué par rapport au meilleur temps de parcours observé aujourd'hui. Ce dernier peut être en deçà des possibilités du tracé avant relèvement de vitesse (ralentissements pour travaux ; obsolescence des matériels roulants, de certains ouvrages d'art, de la signalisation, de l'alimentation électrique).

Gérard Mathieu souligne aussi que des gains de temps, dont l'évaluation précise sortait du cadre de l'expertise, peuvent être obtenus en modifiant d'autres paramètres que la vitesse des trains : les performances des matériels (accélération, freinage), leur accessibilité, la vitesse de franchissement des points singuliers et des aiguillages d'entrée/sortie des gares, le nombre et la durée des arrêts et éventuels rebroussements, les normes d'exploitation telles que les marges commerciales et les marges de régularité (en général 4,5 minutes aux 100 km sur ligne classique et 5% du temps de parcours sur LGV), l'aide à la conduite des trains...

Les conclusions de l'expertise

L'expertise n'avait pas pour objet :

- d'évaluer de manière précise les coûts, très variables d'une section à une autre, des relèvements de vitesse envisageables à tracé fixe ou non ;
- d'évaluer les gains de clientèle qui résulteraient de ces relèvements de vitesse, et par suite la rentabilité financière (gains pour l'exploitant) ou socio-économique (avantages pour la collectivité) des investissements nécessaires ;
- de déterminer les investissements les plus intéressants et urgents.

Bien que limitée aux aspects techniques liés au tracé, l'expertise a débouché sur des conclusions précieuses, parfois inattendues.

Une double utopie

L'expertise montre très clairement que le 200 km/h sur le réseau ferré classique recouvre deux utopies.

Première utopie : la généralisation du 200 km/h sur les grandes lignes du réseau classique.

En réalité, la mise à 200 km/h n'est pertinente que sur 500 à 600 km supplémentaires de sections (au prix d'une limitation de la capacité des axes les plus chargés), soit 3 à 4 % seulement du réseau classique principal.

Deuxième utopie : le train classique à 200 km/h offre une alternative à la construction de nouvelles LGV.

Même en prenant en compte les relèvements de vitesse dans la gamme 80-160 km/h, les gains de temps possibles sur le réseau classique sont faibles (quelques minutes sur 100 km, soit 1 à 6 % de la durée du trajet de bout en bout), par exemple 9 minutes sur Bordeaux-Toulouse (contre 1h avec la LGV) ; 2 minutes sur Marseille-Nice (1h15 avec la LGV) ; Montpellier-Perpignan 7 minutes (40 minutes avec la LGV).

Une LGV permet au contraire de diviser par 2 le temps de parcours : pour Bordeaux-Toulouse, 1h au lieu de 2h. Ce facteur 2 va être observé sur Paris-Strasbourg, 1h48 avec la LGV intégrale au lieu de 3h52 (à la vitesse maximale de 160 km/h) ou 3h44 (si la vitesse de 200 km/h avait été admise) et sur Paris-Bordeaux, 2h05 avec la LGV intégrale au lieu de 4h30 (à la vitesse maximale de 160 km/h).

Pas d'offre intermédiaire possible entre Intercités et TGV

Non seulement le train classique modernisé ne peut offrir une alternative aux nouvelles LGV, mais il ne permet pas d'obtenir une offre intermédiaire entre Intercités et TGV.

Cette conclusion subsiste même si on envisage des investissements plus importants que la « simple » adaptation des in-

frastructures classiques au 200 km/h sans modification des tracés.

Si certaines courbes sont rectifiées, les coûts de reconstruction de la ligne se rapprochent de ceux d'une LGV mais les temps de parcours restent, en gros, deux fois plus longs que ceux du TGV. Sur Bordeaux-Toulouse, par exemple, la rectification de 14 courbes bien choisies ne ferait gagner que 5 minutes.

La technique pendulaire, très coûteuse, n'est pas la solution miracle, contrairement à une croyance répandue. En France, les dévers admis sont élevés, le pendulaire ne présente donc que peu d'intérêt sur les lignes de plaine bien tracées. Même sur les lignes sinueuses (Massif central), le gain de vitesse possible n'est que de 10 % à 15 %. Le gain de temps pourrait certes atteindre 16 minutes sur la ligne POLT, très sinueuse au sud entre Limoges et Montauban, d'où une relation Paris-Toulouse possible en 5h30 environ, mais la LGV intégrale Paris-Bordeaux-Toulouse permettrait un trajet en 3h10 (4h10 en 2017).

La construction de shunts permet d'éviter des sections très sinueuses, mais ces shunts courts, situés par définition dans des zones difficiles, sont très coûteux et impactants pour l'environnement local, et les gains de temps sont faibles. Sur Bordeaux-Toulouse, dans l'hypothèse de 3 shunts totalisant 50 km au total, le gain de temps serait de 11 minutes seulement.

La suppression de rebroussements (Gannat, Saint Sulpice-Laurière) sur la ligne Lyon-Limoges-Bordeaux serait également utile.

Le THNS, une fausse bonne idée

Train roulant à 200 km/h sur les lignes classiques qui le permettent et 250 km/h sur des lignes nouvelles (LN), le « train à haut niveau de service » ou THNS proposé par EELV est présenté comme une alternative à la construction de nouvelles LGV, notamment le POCL.

Mais, dans le cas du POCL précisé, ce panachage entre construction de longues sections de LN (sortie sud d'Ile-de-France et Roanne-Lyon) et modernisation de sections de lignes classiques conduirait à des temps de parcours peu attractifs (Paris-Lyon en 3h30, contre 1h55 par la LGV existante).

Les gains de clientèle - et de recettes commerciales - seraient insuffisants, d'autant que la productivité du THNS serait trop faible (itinéraire et surtout temps de parcours beaucoup plus longs) pour permettre à l'exploitant de proposer des tarifs inférieurs à ceux du TGV. Les investissements nécessaires, très coûteux (plus de 230 km de LN, aménagement de 120 km de lignes classiques pour 200 km/h, acquisition du matériel roulant), ne pourraient donc pas être financés.

Lignes classiques améliorées

Construites pour la plupart au milieu du 19^{ème} siècle (en 1875 le réseau national atteint déjà 25 000 km), les grandes lignes du réseau classique n'ont pas été conçues pour des vitesses qui, à l'époque, étaient tout à fait hors de portée et même inenvisageables (il fallait 14h en 1893 pour aller de Paris à Marseille, Toulouse ou Brest), mais seulement pour des vitesses maximales de 100-120 km/h. D'où des courbes de rayons 400 à 800 m.

Les contraintes liées aux matériels roulants de l'époque ont heureusement imposé, sur diverses grandes lignes, des normes de tracé plus généreuses – souvent des rayons de courbure de 900 à 1000 m – qui permettent aujourd'hui, avec des infrastructures et des matériels modernes, de rouler à 150-160 km/h.

Les compagnies privées puis la SNCF ont tiré parti des tracés qu'elles avaient hérités : progressivement, les vitesses ont pu être augmentées sur les principales lignes jusqu'à atteindre 160 km/h sur plus de 4 000 km, exceptionnellement 200 km/h sur quelques sections particulièrement bien tracées.

On doit admettre que la vitesse maximale compatible avec la géométrie des tracés a été atteinte, sauf sur quelques centaines de km dont il appartient aux décideurs d'apprécier si leur aménagement est justifié par leur intérêt socio-économique et la valorisation des régions desservies. Il est physiquement impossible d'atteindre le 200 km/h sur le reste du réseau classique.

Route et rail : deux réseaux

On peut chercher à améliorer encore les performances d'une ligne classique pour les rapprocher de celles d'une LGV conçue pour éviter les zones habitées. Mais cela conduit, en pratique, à reconstruire partiellement la ligne à des coûts pouvant, sur certaines sections, atteindre voire dépasser ceux d'une LGV. C'est ce type de considérations qui a amené autrefois la Direction des Routes à privilégier la construction des autoroutes de liaison plutôt que la modernisation des routes nationales.

De même qu'il existe dans le domaine routier, en gros, deux réseaux distincts, celui des autoroutes (130 km/h) et celui des routes nationales et départementales (90 km/h), il restera toujours deux réseaux ferrés construits à un siècle de distance : le réseau à grande vitesse (300-320 km/h) et le réseau classique (160-200 km/h).

Il est inopérant de contester l'existence de ces réseaux à vitesses différentes, c'est un fait. L'objectif doit être de rechercher la meilleure synergie entre les deux réseaux et de faire en sorte d'en rapprocher les niveaux de service.

200 km/h : un grand manque d'information

Les responsables politiques et économiques semblent croire qu'il est possible de faire rouler des trains à 200 km/h sur tout le réseau classique : c'est la confusion habituelle entre vitesse de pointe du matériel et vitesse pratiquée en ligne, que ce soit par les trains classiques, les pendulaires ou les TGV.

Les lois de la physique sont tout à fait pénétrables : pour qu'un train puisse franchir une courbe à 200 km/h, il faut que celle-ci ait un rayon de courbure de l'ordre de 1500 m. Les accidents de Santiago de Compostelle et Eckwersheim l'ont tragiquement démontré.

Et, contrairement à ce que pourrait penser le profane, l'aménagement d'une ligne classique pour le 200 km/h n'est pas une opération anodine, même en restant dans les emprises actuelles. Le coût de la minute gagnée peut même être plus élevé que celui constaté lors de la construction des LGV !

A noter que la vitesse de 200-220 km/h peut être obtenue aussi bien avec du matériel thermique, comme en Grande-Bretagne depuis 40 ans, qu'avec du matériel électrique : ce qui compte est la géométrie du tracé en plan.

« L'objectif doit être de rechercher la meilleure synergie entre les deux réseaux et de faire en sorte d'en rapprocher les niveaux de service. »

Gérard Mathieu

Un concept dépassé ?

La grande vitesse serait dépassée selon certains. Mais où donc ? En Espagne, où on étoffe le réseau de LGV, qui va atteindre 3 000 km ? En Italie, où on étend le réseau vers le sud et l'est ? En Allemagne qui poursuit avec opiniâtreté la réalisation de ses NSB pour 330 km/h ? En Angleterre, qui vise les 400 km/h pour ses HSL ? En Suède, où on va lancer une LGV de 150 km entre Stockholm et Göteborg, parcourable à 320 km/h ? En Chine, en Corée, au Japon qui vient de lancer la construction d'une ligne de train à sustentation magnétique doublant sa LGV Tokyo-Nagoya-Osaka saturée ?

Ceci étant, il faut aussi développer les services Intercités, régionaux, urbains et suburbains, en améliorer l'accessibilité et la complémentarité, et les intégrer à l'ensemble de l'offre de transport public. En la matière, les pays cités plus haut ont montré l'exemple. Il faut aussi trouver d'autres sources de financement que la défunte écotaxe...

Enfin, l'expérience des projets relatifs au réseau suisse montre l'intérêt d'une modélisation globale du réseau pour identifier les besoins d'amélioration des infrastructures, dans une logique de cadencement généralisé. En ce sens, il pourrait arriver que des travaux jugés secondaires dans une analyse ligne par ligne présentent plus d'intérêt au regard d'un effet réseau global.

Le point de vue de la FNAUT

Le travail très minutieux et rigoureux de Gérard Mathieu est essentiel. Il contredit le « prêt-à-penser » à la mode et répond parfaitement aux questions posées par la FNAUT, qui en tire deux enseignements principaux.

Relancer les trains Intercités

Les paramètres commerciaux (fréquence, prix du billet, régularité, confort, facilités de commercialisation) restent des atouts essentiels du train. Le succès de l'offre Intercités Eco de la SNCF sur des itinéraires desservis par ailleurs par TGV (Paris-Bordeaux/Toulouse/Strasbourg/Nantes) le démontre.

Cependant une augmentation de la vitesse des Intercités est possible et reste absolument nécessaire face à la concurrence de la voiture, du covoiturage, du car et de l'avion à bas coût.

Un réseau intercity rapide permet en effet une mise en relation efficace de villes moyennes avec les plus grandes, tout en offrant une alternative économique à la voiture et en améliorant la fréquentation et l'équilibre économique du système ferroviaire.

Le relèvement à 200 km/h est pertinent et souhaitable sur les lignes principales dites structurantes (Paris-Clermont, Paris-Limoges, Paris-Troyes,...) où des gains de clientèle sont possibles, comme cela a déjà été fait sur Paris-Caen. Mais il ne faut pas oublier les relèvements à des vitesses moindres (dans la gamme 100 à 160 km/h), qui peuvent s'avérer plus efficaces en gains de temps, et moins coûteux.

Les relèvements possibles de vitesse sont particulièrement intéressants :

- sur les lignes desservant des villes moyennes situées à l'écart des LGV, radiales et transversales où les vitesses actuelles sont faibles (Lyon-Nantes, Nantes-Bordeaux, Caen-Tours, Lyon-Bordeaux, Bayonne-Toulouse...);

- sur les lignes reliant les anciennes « capitales régionales » des « super-régions », par exemple Caen et Rouen.

Une double démarche de modernisation du réseau ferré

La mise à niveau du réseau ferré doit reposer sur une double démarche :

- une modernisation ambitieuse du réseau classique pour conforter la rénovation de l'offre Intercités (matériel roulant et méthodes d'exploitation) en relevant les vitesses sur plusieurs axes radiaux et transversaux, c'est la priorité pour la FNAUT ;

- la poursuite de l'extension du réseau des LGV, financée par l'Etat.

Cette double démarche est financable par l'Etat si on met en place une fiscalité écologique sur les carburants : 1 seul centime de TICPE supplémentaire rapporterait 600 millions d'euros par an.

Le train pratique

Tarifs Enfant

Les enfants de moins de 4 ans voyagent gratuitement sans place distincte (sauf à bord de Ouigo, où le tarif est de 5 euros). Si vous souhaitez réserver une place assise pour votre enfant, demandez un forfait Bambin (9 euros). Un enfant âgé de 4 à 12 ans bénéficie du demi-tarif (sauf sur iDTGV et Ouigo). La carte Enfant + (75 euros) permet d'obtenir des réductions de 25 % à 50 % pour toute la famille. Une éventuelle réduction Famille nombreuse, non cumulable avec les précédentes, s'applique uniquement sur le montant du billet seconde classe.

Voyage sans place attribuée

La SNCF vend des billets TGV et Intercités à réservation obligatoire « sans place attribuée » à des voyageurs qui souhaitent partir à un horaire précis, même si le train est déjà complet. Mais vous ne voyagerez pas forcément sur un strapontin ou dans la voiture bar. En 2012, la SNCF a mis en place une « garantie place assise ». Demandez au chef de bord de vous trouver une place assise libre : des voyageurs en retard ou ayant renoncé à leur voyage peuvent en effet laisser des places vacantes.

Si aucune place n'est libre, un bon de réduction de 10, 20 ou 30 euros (suivant les conditions de confort du voyage, la durée du trajet et le prix du billet) valable 6 mois vous sera remis. Si vous n'avez pas pu obtenir votre bon à bord, demandez au contrôleur qu'il annote votre billet et envoyez le billet (au plus tard dans les deux mois suivant votre voyage) au Service Relations Clients SNCF, 62973 Arras Cedex 9, afin de recevoir votre bon de réduction.

Ne sont concernés que les trajets d'une durée au moins égale à 1h30 à bord du même train. Voir sur le site de la SNCF : <http://www.voyages-sncf.com/ext/editorial/guide-voyageur/garantie-voyage.pdf>

Objets perdus

Pour récupérer un objet oublié dans un train arrivant à une gare terminus, il faut s'adresser au service des objets trouvés. Pour les gares les plus importantes, horaires et coordonnées sont sur le site : <http://www.gares-sncf.com/fr>.

Tous les objets trouvés dans les trains (parasol, guitare, doudou, harpon, cannes, parapluies, chapeaux,... et bien sûr lunettes, clés et portefeuilles) sont triés, archivés, et enregistrés sur un logiciel, car chaque détail peut permettre d'identifier les propriétaires. Les objets non réclamés dans les trois mois sont revendus ou donnés à des associations. Seul un tiers des objets oubliés est retrouvé par les voyageurs.

Plus généralement, consulter le site : <https://www.objets-trouves-sncf.com>.

Echanges et remboursements des billets TGV et Intercités : la SNCF a corrigé le tir

Fin janvier, la SNCF a décidé de rendre systématiquement payants, à partir du mois d'avril, les échanges et remboursements des billets Loisir, afin d'améliorer le taux de remplissage des TGV (passé de 75 % à 65 % en quelques années) et des trains Intercités (50 %).

La SNCF cherchait ainsi à dissuader ses clients de réserver plusieurs billets à des dates et/ou heures différentes avant de faire un choix définitif (selon la SNCF, 17 % d'entre eux le font). Elle voulait éviter que des trains s'affichent complets dans la gamme des tarifs Loisir et partent avec des sièges inoccupés (chaque vendredi soir, 5 000 sièges font l'objet d'un échange ou d'une annulation et ne peuvent être remis à disposition des voyageurs).

Les échanges et remboursements des billets Loisir, jusqu'ici gratuits jusqu'à la veille du départ, devaient coûter, dès le jour de l'achat, 5 euros jusqu'à l'avant-veille du départ et 15 euros la veille et le jour du départ, contre 12 euros aujourd'hui le seul jour du départ. Les titulaires d'une carte de réduction devaient payer, comme précédemment, 5 euros le jour du départ mais aussi 5 euros la veille. Les billets Pro n'étaient pas concernés.

Rigidification

Une telle rigidification de l'accès au train risquait évidemment de pénaliser de nombreux voyageurs : 30 % d'entre eux se déplacent pour des motifs personnels ou familiaux n'ayant aucun caractère de loisir, ils ont donc besoin d'une souplesse de commercialisation de la part de la SNCF car, s'ils achètent leur billet longtemps à l'avance pour bénéficier d'un tarif avantageux, ils sont à la merci d'un imprévu.

Par ailleurs, échanger un billet est déjà coûteux : le nouveau billet est payé au tarif du jour de l'échange, généralement nettement plus élevé que l'ancien par le jeu du yield management. Rendre l'échange payant dans toutes les situations, c'était donc imposer une double peine au voyageur. La pénalisation était plus forte encore pour les familles.

De plus, la SNCF aurait pénalisé inutilement les voyageurs qui échangent ou annulent des billets valables dans des trains non complets. La mesure était incompréhensible pour les Intercités sans réservation obligatoire. Seuls les TGV et Intercités à réservation obligatoire affichés complets auraient dû être concernés. Comme c'est le cas pour la quasi-totalité des Intercités en Europe, tous les trains Intercités français doivent être accessibles avec un billet « ouvert », sans réservation.

Enfin la mesure dégradait le rapport qualité/prix du train. Elle était contre-pro-

ductive face à la concurrence de la voiture, favorisée aujourd'hui par la baisse spectaculaire du prix des carburants. Bien des automobilistes renoncent au train parce que, peu à peu, son usage est devenu trop complexe : prix incompréhensibles et excessifs (déplacements à courte distance et province-province), information lacunaire, points de vente supprimés ou ouverts sur des plages horaires trop étroites...

L'action de la FNAUT

Dans ces conditions, et tout en comprenant les préoccupations de la SNCF, la FNAUT lui a demandé de mieux cibler sa décision, qui n'aurait dû concerner que les voyageurs dont les pratiques pouvaient affecter les résultats financiers de l'entreprise : c'est à elle d'être au service du voyageur, et non le contraire, et d'attirer le client au lieu de compliquer encore l'accès au train. La clientèle du train est bien différente de celle de l'avion...

La FNAUT a finalement obtenu :

- que la retenue de 5 euros pour l'échange ou l'annulation d'un billet Loisir ne soit appliquée que dans les 30 jours précédant le jour de départ prévu initialement, et non dans les 3 mois ;

- que la retenue imposée la veille ou le jour du départ soit de 40 % du prix du billet (avec plafond à 15 euros pour les TGV et 12 euros pour les Intercités à réservation obligatoire), afin de ménager les voyageurs effectuant de courts trajets coûtant moins de 37,5 euros ;

- enfin que les échanges et remboursements restent gratuits pour les Intercités sans réservation obligatoire jusqu'à l'heure de départ du train.

Des tarifs mieux adaptés

La SNCF a annoncé simultanément que ses mesures s'inscrivaient dans un cadre plus large de modifications des règles du yield management pour baisser le prix des achats de dernière minute et rendre les cartes de réductions plus avantageuses. La FNAUT approuve évidemment ces mesures à condition qu'elles ne soient pas assorties des baisses de fréquences constatées aujourd'hui sur bien des relations.

Mais la FNAUT a été mise devant le fait accompli face à une autre dégradation : depuis le 15 février, la SNCF, pour faire des économies, a supprimé l'affichage des places réservées dans les Intercités Paris-Bourges-Montluçon et Paris-Nevers. Cette mesure, annoncée très discrètement, provoquera inévitablement des conflits entre voyageurs ayant réservé et voyageurs occupant déjà ces places réservées.

Jean Lenoir et Anne-Marie Ghémard

Forum

Suffixe abusif

Attribuer le suffixe tram à un système d'autobus entretient la confusion. C'est, depuis bien longtemps, une spécialité française. Il n'existe qu'un tramway : le tramway sur fer, véhicule ferroviaire à part entière et seul d'appellation contrôlée. Autobus, éventuellement électrique, et tramway relèvent de créneaux techniques différents.

Le « bluetram » n'est qu'un autobus qui, malgré ses innovations, ne peut en aucune manière se substituer au tramway en terme de capacité, de confort et d'économie d'exploitation.

Tout cela ne serait qu'anecdotique si tous ces engins de substitution ne visaient pas à faire échouer les projets de tramway et à s'opposer à toute politique des transports digne de ce nom.

Didier Grimault, FNAUT Centre Val de Loire

Le déclin du rail

Localité reliée au Mans et à Saumur jusqu'en 1970, La Flèche a vu disparaître successivement ses trains, ses rails, puis le guichet de sa gare en 2013. La SNCF a finalement retiré ses bornes libre-service de la gare routière alors qu'elles permettaient d'acheter des billets TER et Grandes lignes.

En 2014, l'autocar Le Mans-Saumur a transporté 120 000 voyageurs, c'est la ligne routière la plus fréquentée des Pays de la Loire après Nantes-Noirmoutier (125 000 voyageurs)...

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

Qualité de service

Il faut accroître la fiabilité des TER et des TGV. Rentrant de province à Paris, j'ai subi au dernier moment la suppression d'un TER (qui passe... 2 fois par jour), remplacé par un car. La SNCF a averti par SMS : n'ayant pas de portable, je n'ai pas informé. Puis mon TGV a eu un retard d'1h30.

Tout est fait pour laisser l'utilisateur dans une insécurité constante, avec des « surprises » continues, pour que de guerre lasse, il finisse par acheter une bagnole et polluer l'environnement !

Message d'un usager à la FNAUT

Aimer le train ?

J'ai voulu aller à Berlin en avril dernier. Par le train, un trajet Lille-Berlin de nuit impliquait deux changements (à Bruxelles et Cologne), 11 heures de trajet, 102 euros, une arrivée à 4h20 du matin... De jour, le trajet coûtait 224 euros pour 7h40 de trajet.

Eurolines proposait un trajet direct en 13h pour 40 euros, avec une arrivée à 10h. Dans ces conditions, même si on aime le train, le choix est vite fait !

Gilles Laurent, président de l'Union des voyageurs du Nord

Signalisation

La signalisation des lignes régionales secondaires doit être améliorée pour permettre d'augmenter les débits et de réduire la durée de bien des parcours en supprimant les arrêts obligatoires dans les gares.

Je m'étonne qu'on n'ait pas encore trouvé pas un moyen de signalisation et de régulation du trafic simple, économique et quasi-automatique.

Jacques Ottaviani, président de l'APNB

« Droit de retrait »

Suite à une agression verbale d'un contrôleur par un voyageur, le trafic ferroviaire a été totalement paralysé pendant deux jours en Normandie suite à l'exercice, par de nombreux contrôleurs, du droit de retrait, qui n'est pourtant reconnu par le Code du travail qu'en cas de « danger grave et immédiat ». Cette grève sauvage et illégale dont j'ai été victime a pénalisé gravement les usagers : ni préavis des grévistes, ni car de substitution, ni même information dans les petites gares. Seule solution disponible pour aller travailler (300 étudiants m'attendaient) : le taxi ruineux ou l'autostop aléatoire.

Dans quelle entreprise autre que la SNCF bloque-t-on tout service dès qu'un salarié se fait insulter par un client ou un usager ? Je suis écœuré par cette pratique abusive du droit de retrait, qui incite à se reporter sur la voiture ou le covoiturage. Ce droit doit être encadré par voie législative, n'être reconnu qu'en cas d'événements graves et alors limité à une heure et à la ligne sur laquelle l'agression a eu lieu.

Xavier Braud, 27 Brionne

Les usagers du TER sont aussi des électeurs

Je suis très mécontente de la SNCF (trains systématiquement en retard ou surchargés, pannes de matériel roulant, et maintenant pénurie de conducteurs) mais surtout de nos élus à tous les niveaux, qui se préoccupent beaucoup plus de leur réélection et donc de « brosse dans le sens du poil » les agents SNCF qu'il ne faut surtout pas fâcher, car ils pourraient se mettre en grève et paralyser tout le pays !

Entre les élections départementales, régionales, professionnelles et bientôt présidentielles, personne ne bouge. Mais les usagers du train sont eux aussi des électeurs, il faudrait que les élus ne l'oublient pas. Puisque que la SNCF est incapable d'assurer sa mission de service public, que l'État prenne enfin des décisions fortes et ouvre à la concurrence, en délégation de service public, le service TER. Le « politiquement correct », ça suffit !

Françoise Leclerc, Association des usagers des transports du Sud-Gironde

La Cour des Comptes réagit aux critiques de la FNAUT

Didier Migaud, premier président de la Cour des Comptes, a réagi à nos critiques du rapport de la Cour consacré au TGV (FNAUT Infos 237).

M. Migaud réaffirme que le faible taux d'utilisation du TGV dès que la durée du trajet dépasse 4h ne permet pas d'étendre le réseau des LGV. Mais une extension de la LGV SEA vers Bordeaux et Toulouse a précisément pour objectif de réduire cette durée et de rendre le TGV très compétitif face à l'avion ; les difficultés de financement des LGV SEA et GPSO sont d'abord liées à la politique malthusienne de la SNCF.

Selon M. Migaud, les rames TGV, très coûteuses, ne sont pas faites pour rouler 40 % de leur temps sur des voies classiques. Mais, au lieu de supprimer les dessertes TGV terminales au prix de ruptures de charge dissuasives, on peut généraliser l'exemple donné par la SNCF et la région Bretagne, qui ont travaillé récemment sur la complémentarité TGV-TER pour préparer la mise en service de la LGV Le Mans - Rennes. Chaque ville desservie par le TGV disposera d'un panachage de dessertes TGV et TER au prorata des trafics potentiels, ce qui constitue une solution plus intelligente que le clivage entre « villes TGV » et « villes TER » proposé par la Cour des Comptes.

A l'encontre de la fiscalité écologique que la FNAUT préconise, M. Migaud cite Valérie Rabault, présidente PS de la commission des finances de l'Assemblée Nationale, selon qui « un prélèvement élevé sur les carburants affecterait le pouvoir d'achat des ménages, en particulier des ménages les plus modestes, obligés d'utiliser une voiture pour se déplacer » - comme si un centime de taxe supplémentaire sur le gazole allait massivement paupériser la population...

M. Migaud aurait pu citer aussi bien Jean-Paul Chanteguet, président PS de la commission du développement durable, qui préconise exactement le contraire et propose d'aider alors les habitants des zones périurbaines et rurales non desservies par transport collectif (FNAUT Infos 222).

Enfin M. Migaud regrette le caractère « inutilement polémique » des commentaires de la FNAUT sur le rapport de la Cour : nous n'avons pas cherché à polémiquer, il nous a seulement semblé légitime et nécessaire de relever les très nombreuses erreurs techniques commises par les rédacteurs du rapport. Mais pourquoi donc la Cour des comptes n'auditionne-t-elle jamais les usagers-contribuables avant de remettre ses conclusions ? D'éventuels malentendus pourraient ainsi être évités.

Transports et harcèlement sexiste : la FNAUT lance une enquête



Le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh) a dénoncé, dans son avis du 16 avril 2015, le harcèlement sexiste auquel les femmes doivent faire face quotidiennement dans l'espace public, et en particulier dans les transports collectifs.

Le HCEfh a montré que toute femme a été confrontée à ce type d'agression au moins une fois dans sa vie, et que les jeunes femmes sont particulièrement concernées (dans plus de la moitié des cas, la première agression subie intervient avant 18 ans) ; 6 femmes sur 10 craignent une agression ou un vol dans les transports publics franciliens, contre 3 hommes sur 10.

La FNAUT se préoccupe elle aussi de ce problème. Elle diffuse actuellement un questionnaire à participation libre, adressé aux femmes. L'objectif recherché est triple :

- identifier les différents comportements sexistes et violences sexuelles dont les femmes sont victimes dans les transports collectifs ;
- mesurer leur impact sur l'utilisation des transports publics par les femmes ;
- et surtout préciser l'efficacité des différentes solutions avancées pour lutter contre ces comportements inacceptables. Ces solutions concernent les femmes elles-mêmes, les témoins des agressions, les agresseurs, les entreprises de transport et les collectivités.

Le questionnaire élaboré par la FNAUT porte sur :

- l'âge et la catégorie socio-professionnelle des femmes interrogées ;
- leur utilisation des transports collectifs et l'influence du harcèlement sexiste sur cette utilisation ;
- leur expérience du harcèlement, leurs réactions et celles des témoins ;
- leur connaissance des systèmes d'alerte disponibles ;
- enfin leur opinion sur les propositions concrètes imaginées pour combattre le harcèlement sexiste.

Le questionnaire est disponible sur internet à l'adresse suivante :

<http://tinyurl.com/harcelement-transport>

La FNAUT invite les femmes à répondre nombreuses à ce questionnaire dont les résultats lui permettront d'intervenir utilement auprès des Pouvoirs publics et des transporteurs.

La lutte contre le harcèlement sexiste est difficile mais elle est d'autant plus indispensable que les usagers des transports collectifs sont majoritairement des femmes (55 % d'après une enquête de Keolis), surtout entre 8h et 20h.

BIEN DIT

✓ **Bernard Soulage**, président du GIE Transport Public : « le transport public émet 1 % des GES du secteur des transports alors qu'il assure 10 % du trafic ».

✓ **Corinne Lepage** : « il est absurde, quelques semaines après la COP 21, de laisser sans réponse la baisse du prix du pétrole, condamnant ainsi une politique de transition énergétique lancée à grand renfort de superlatifs à Paris ».

✓ **Francis Lemasson**, secrétaire du syndicat CGT au siège de la société Vinci : « le collectif des syndicats CGT du groupe Vinci a pris position sur le projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Il s'oppose aux expulsions des habitants de la Zad et demande une étude indépendante sur l'aéroport existant de Nantes-Atlantique ».



Réponses au quizz du Parisien

Questions : voir FNAUT Infos 243.

1 - Bonne réponse : 5,5. Pour connaître la consommation d'énergie d'un trajet, l'ADEME propose une calculatrice (ademe.fr/eco-deplacements/calculatrice/calculatrice.html). Pour un trajet de 50 km, la voiture consomme 2532 litres équivalent pétrole, le train 465.

2 - Bonne réponse : 14.

3 - Bonne réponse : 25. Selon l'ADEME, pour un aller-retour Paris-Marseille, le train produit 7,2 kg de CO₂. Bien moins que les 186 kg et 312 kg rejetés respectivement par l'avion et l'automobile. Les besoins importants de l'avion en kérosène lors du décollage et de l'atterrissage expliquent ces émissions importantes de CO₂.

4 - Bonne réponse : 170.

5 - Bonne réponse : 5. Le TER/Intercités émet 43g, la voiture avec agro-carburant 85g, l'autobus 130g.

6 - Bonne réponse : vrai.

7 - Bonne réponse : plus de 50% des voies ferrées sont électrifiées (15 164 km) et sont jalonnées de 515 sous-stations électriques.

En bref

Arguments de fraudeurs

Les fraudeurs sur le réseau urbain de Strasbourg ne manquent pas d'imagination (source : 20 Minutes).

« Mon ticket s'est envolé lors de l'ouverture des portes du bus, j'ai voulu courir après mais les portes se sont refermées ».

À la vue des contrôleurs, un couple avec des tickets non validés s'en est pris à ses deux enfants. Les parents leur avaient demandé de pleurer en cas de contrôle.

Un jeune sans ticket s'est fait passer pour un sourd-muet perdu. Les agents ont appelé une patrouille de police pour l'aider. À leur vue, le jeune homme a décliné son identité.

Un contrôleur a demandé à une cliente sans ticket un justificatif d'identité, en vain. Comme il insistait, la dame a alors relevé sa longue robe. Elle ne portait pas de sous-vêtements.

Un homme a expliqué qu'il n'avait pas eu le temps d'acheter un ticket car sa femme allait accoucher. À l'arrêt suivant, sa femme est montée dans le tram. Elle n'était pas enceinte.

« J'ai une infection urinaire, je vais vite à la gare pour aller aux toilettes ».

« Je n'ai pas de ticket, ma mère vient de décéder ». Le contrôleur avait vu le fraudeur rigoler avec des copains avant de monter dans le bus...

Bêtisier

✗ **Philippe Paliard**, délégué du mouvement « Sens commun 38 » lié aux Républicains, à propos de l'adoption du 30 km/h dans la métropole grenobloise : « si l'usager passe trop de temps dans les transports, il va très vite déménager pour réduire son temps de trajet vers son travail ou même changer de ville ».

Un âne bloque le TGV

Un TGV Paris-Nice a été bloqué en gare des Arcs par un âne têtard, qui passait par là et qui s'était arrêté sur les voies. Un agent SNCF persévérant a réussi, au bout de 15 minutes, à le convaincre de laisser passer le TGV.

On croit rêver

Nous avons signalé (FI n°240) que des guichetiers belges avaient cessé le travail pour protester contre la suppression de guichets par la SNCB. Début février, une grève de cheminots du Sud-Ouest a bloqué la circulation des trains Intercités Hendaye-Toulouse. Motif de la grève : le projet de suppression des trains Intercités Hendaye-Toulouse (FI n°235).

Langage imprécis

Selon un journaliste, la dégradation des services ferroviaires s'est accentuée suite au lancement de la pétition nationale de la FNAUT. Il voulait sans doute dire : depuis le lancement...

La desserte ferroviaire de la Lorraine

La desserte TGV actuelle de Nancy vers le sud s'effectue par rebroussement dans cette ville, au prix d'une perte de temps importante, de 3 TGV Luxembourg-Metz-Lyon-midi : un pour Nice dessert Toul, un autre pour Montpellier dessert Neufchâteau, un troisième pour Marseille dessert Neufchâteau et, au prix d'un deuxième rebroussement, Culmont-Chalindrey avec une bonne correspondance venant de Troyes.

Cette desserte va être affaiblie, à l'ouverture intégrale de la LGV Est, par détournement de 2 de ces TGV par Strasbourg et la LGV Rhin-Rhône. Le temps de parcours de Nancy vers le sud sera allongé de 1h30 à 2h.

Le rebroussement de Nancy disparaîtrait si on modernisait la ligne Nancy-Vittel-Merrey, mais Toul, Neufchâteau et Culmont ne seraient plus desservis directement. Une autre possibilité, plus réaliste et plus rationnelle économiquement et soutenue par l'AUT-Lorraine et la FNAUT Franche-Comté, consiste à utiliser la ligne Nancy-Epinal-Lure, déjà électrifiée jusqu'à Epinal : un raccordement à la LGV Rhin-Rhône, peu circulée, peut être créé soit entre Belfort et Montbéliard, soit au sud de Lure, 35 km plus à l'ouest, en passant par Villersexel. Une desserte d'Épi-

nal, chef-lieu du département des Vosges, serait alors possible, alors qu'il n'existe aucune agglomération importante entre Toul et Dijon. Une desserte systématique de Dijon pourrait être maintenue.

On doit déplorer par ailleurs que plusieurs liaisons ferroviaires entre la Lorraine et les régions voisines soient devenues moribondes à force d'horaires mal adaptés et de trop nombreux changements de trains (on n'ose même plus parler de correspondances).

C'est ainsi que pour aller de Metz à Lille, la SNCF ne propose en pratique que des TGV via Paris, particulièrement coûteux pour le voyageur et inconfortables (changement à Paris ou autocar entre Metz et la gare de Louvigny).

Il n'existe plus de trains Intercités Strasbourg-Metz-Lille, qui assuraient de plus la desserte des villes moyennes intermédiaires. Certes un TER relie Metz à Charleville-Mézières le matin en 2h, mais il faut ensuite, après une heure d'attente, emprunter un car et un TER pour atteindre Lille en 4h15 : ce saucissonnage de la liaison est totalement dissuasif, sans parler de retards et de l'impossibilité d'obtenir des informations sur le site voyages-sncf.com.

Claude Pierre dit Barrois, AUT Lorraine

Transports urbains lillois : des hausses injustifiées

La mise en place de la tarification solidaire au 1er janvier 2016 est très positive. Mais de nombreux tarifs augmentent de manière inconsidérée, bien plus que la « compensation de l'inflation et la hausse de TVA » : ticket petit parcours + 25%, Pass journée + 20%, carnets + 12%, Pass 7 jours + 18% et suppression de l'accès au TER et des facilités annexes telles que passagers accompagnants en week-end,...

En outre les Pass Braderie et Grand Stade sont supprimés. Pour la Braderie il faudra donc acheter un pass 2 jours (8,70 au lieu de 5 euros, soit + 74 %) et, pour le Grand Stade, soit un Pass Soirée pour un match à 21h (prix inchangé) soit 2 tickets (3,2 euros, soit + 45 %) si le match a lieu avant 19h !

Le comportement le plus fréquent sera une fraude ou le recours à la voiture qu'on peut garer gratuitement sur les trottoirs en toute impunité malgré les engagements pris de favoriser l'accès en transport collectif (dans le passé le prix du transport collectif était inclus dans le prix du match...).

Cette évolution s'ajoute aux fortes hausses déjà intervenues depuis 2009, d'où un cumul 2009-2016 de + 23 % pour le ticket unité, + 32 % pour le carnet de 10, + 28 % pour le coupon mensuel,

alors que la hausse des prix selon l'INSEE n'a été que de 7 % et que, souvent, les salaires n'ont pas évolué. Simultanément le prix des carburants automobiles s'est effondré, et le stationnement payant n'a pas augmenté : le « signal prix » donné aux usagers n'incite pas à l'usage des transports collectifs !

Certes il faut trouver des ressources. Mais, avant de faire les poches des usagers, on pourrait exploiter un gisement qui reste ignoré à Lille : améliorer la productivité des réseaux.

On peut ainsi accélérer le tramway Mongy entre Pont Hydraulique et son terminus à Tourcoing, et anticiper le passage au vert des feux sur toute la ligne (actuellement la priorité est mal réglée à de nombreux carrefours et le tram s'arrête presque toujours pour redémarrer aussitôt).

On peut aussi accélérer les bus, qui perdent un quart de leur temps aux arrêts (les montées-descentes se font par une seule demi-porte avant !) et un quart aux carrefours (où ils ne sont pas prioritaires). Ils ont donc, même les Lianes, une vitesse commerciale déplorable : 10 à 12 km/h en ville alors qu'un vrai BHNS circulerait à 20 km/h !

Gilles Laurent, président
de l'Union des Voyageurs du Nord

- Les médiateurs d'entreprises de transport ont été désignés par un organe collégial composé de représentants des professionnels et des associations agréées de consommateurs. La FNAUT a été représentée par Simone Bigorgne pour la RATP et SNCF Mobilités.

- Bruno Gazeau a rencontré le député PS Olivier Faure et la sénatrice LR Fabienne Keller au sujet du financement des associations de consommateurs par l'Etat (FNAUT Infos 241).

- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont été auditionnés par les députés Gilles Savary et Bertrand Pancher, chargés d'une évaluation de la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014.

- Bruno Gazeau, Jean Lenoir et Michel Quidort ont été reçus par Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'ARAFER, autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

- Michel Quidort a rencontré Jocelyn Fajardo (membre du cabinet de Violetta Bulc, commissaire chargé des transports) et Jean-Louis Colson (chargé de l'unité Droits des voyageurs à la Commission européenne). Parmi les sujets abordés : le 4ème paquet ferroviaire et les droits des voyageurs.

- Bruno Gazeau, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Rachel Picard, directrice de Voyages SNCF.

- Bruno Gazeau, Simone Bigorgne et Jean Lenoir ont rencontré Jean Ghédira, directeur d'Intercités. Bruno Gazeau, Jean Lenoir et François Jeannin ont été reçus par le préfet François Philizot.

- La FNAUT s'est retirée de France Nature Environnement en raison de désaccords de fond sur les grands investissements ferroviaires et sur la place de l'automobile en ville.

Journée de formation 2016

La journée de formation 2016 de la FNAUT aura lieu le vendredi 9 septembre au siège de la FNAUT. Elle sera consacrée au transport par autocar à longue distance : les dessertes nouvelles, les gares routières, les droits des voyageurs.

Congrès 2016 de la FNAUT

Le 20ème congrès de la FNAUT aura lieu à Strasbourg les 21, 22 et 23 octobre 2016. Son organisation est assurée par l'association ASTUS en collaboration avec la FNAUT Alsace.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°244
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : Territoires Photographiques, 86370 Vivonne

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