

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

Les propositions de la FNAUT pour une Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure (LOMI)

Le transport public ignoré des candidats

Lors des débats télévisés qui ont précédé les élections primaires, le thème des transports a été ignoré. Il le reste à quelques semaines de l'élection présidentielle elle-même.

Or les besoins de mobilité continuent de croître, qu'il s'agisse des besoins de la vie quotidienne ou des besoins de desserte du territoire.

Sans transport public, les grandes villes se privent d'un atout essentiel pour assurer leur développement économique et le bon fonctionnement de leur bassin d'emploi, pour renforcer le lien social en reliant les quartiers périphériques entre eux et avec le centre-ville, pour garantir la santé publique et préserver le cadre de vie.

Sans transport public, les villes moyennes, mal desservies, dépérissent.

Enfin le transport public répond mieux que d'autres modes de déplacement aux défis de la mutation énergétique et du changement climatique.

Mais le financement des infrastructures nécessaires n'est pas assuré.

La régénération du réseau ferré souffre, malgré les efforts réalisés, d'un manque de financement à hauteur d'un milliard d'euros par an au minimum.

Il manque au Grand Paris Express 600 millions par an. Marseille, Toulouse et bien d'autres villes attendent le quatrième appel à projet de transports en site propre qui avait été annoncé lors du Grenelle de l'environnement et que le gouvernement Valls a refusé.

Cette déficience fait peser sur les générations futures une charge inadmissible et compromet la productivité et la croissance de la France.

Il est temps que les candidats en prennent conscience et que le service public de transport, l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement redeviennent des objectifs majeurs de l'action politique.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Dossier - Les propositions de la FNAUT pour une LOMI	pp. 2-4
Présidentielle : les candidats et les grandes infrastructures de transports	p. 5
Le point sur les projets ferroviaires (Lyon-Turin, gare d'Allan...)	p. 6
Le cadencement des trains	p. 7
La gratuité des transports urbains, le cas de Tallinn	p. 8



Strasbourg, place de l'Homme de Fer (FM)

Le Premier ministre a annoncé la mise en chantier d'une Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure destinée à remplacer la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI ou loi Fiterman de 1982). Souhaitant contribuer à l'élaboration de la future loi, la FNAUT a réaffirmé des principes directeurs et en a proposé des applications concrètes concernant tous les modes de déplacement. Il faut à la fois adapter la loi aux nouvelles réalités de la mobilité, rationaliser l'organisation des déplacements, démocratiser les décisions, anticiper les besoins futurs et renforcer le rôle des modes respectueux de l'environnement (pages 2 à 4).

La FNAUT et l'élection présidentielle

Confrontée à une dégradation sans précédent de la situation des transports publics, et plus particulièrement du rail, et à un retour en force des orientations favorables à la route, la FNAUT a décidé de longue date de saisir l'occasion offerte par la présente élection présidentielle pour tenter de sensibiliser les responsables politiques aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux de la politique des transports. Elle a pris une série d'initiatives en ce sens.

Après avoir publié son « Manifeste pour un renouveau de la mobilité ferroviaire », elle a organisé fin septembre 2016, à Paris, avec Mobilettre, le colloque « Rail 2020 » sur l'avenir du secteur ferroviaire (FNAUT Infos 249).

Ce colloque a été suivi de cinq petits déjeuners-débats auxquels ont été invités : Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux transports ; Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau ; Guillaume Pepy, président

de SNCF Mobilités ; Elisabeth Borne, présidente de la RATP ; Thierry Mallet, président de Transdev. Les débats ont porté sur les trains Intercités, le financement des infrastructures de transport, l'économie numérique et la mobilité, l'intermodalité et la concurrence entre les opérateurs.

La FNAUT a par ailleurs participé aux Etats Généraux de la Mobilité Durable, organisés avec la FNTV, le GART, Régions de France, le laboratoire d'idées TDIE et l'Union des Transports Publics : six réunions publiques ont eu lieu, à Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Bordeaux et Strasbourg. Les 6 propositions prioritaires qui ont été dégagées par les organisateurs avaient été défendues énergiquement par la FNAUT.

Enfin un questionnaire détaillé a été adressé par la FNAUT à tous les candidats afin de les amener à préciser leurs intentions, à prendre des engagements et à ne pas se contenter de banalités sur l'inévitable « développement durable ».

Les propositions de la FNAUT pour une Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure (LOMI)

Tramway et bus de Lyon (MD)

Lors de la conférence environnementale du 27 avril 2016, le Premier ministre Manuel Valls a annoncé la mise en chantier d'une LOMI : une initiative sans résultat concret mais qui reste justifiée aux yeux de la FNAUT.

Les objectifs de la FNAUT

La FNAUT n'a pas cherché à rédiger un projet de loi, c'est un travail de parlementaires qui exige des compétences juridiques spécialisées, mais à réaffirmer des principes directeurs et à lister des thèmes nécessitant une adaptation législative. L'objectif était double.

1 – Une loi actualisée pour rationaliser l'organisation des déplacements.

Il s'agit d'adapter la LOTI aux évolutions de la mobilité ; de clarifier les relations entre Etat, autorités organisatrices et opérateurs ; d'introduire des mesures organisationnelles concernant l'intermodalité, le numérique, les déplacements transfrontaliers, la complémentarité des modes, la concurrence intramodale... ; enfin de démocratiser les mécanismes de décision.

2 – Une loi écologisée pour en faire un outil de la transition énergétique.

La nouvelle loi LOMI doit anticiper les besoins et contraintes futurs, donc favoriser les modes respectueux de l'environnement par le choix des infrastructures et la fiscalité, et viser une réduction de la mobilité contrainte. Outil de la transition énergétique, elle doit être globale, donc intégrer les nouvelles pratiques de mobilité, les déplacements automobiles, le transport aérien intérieur et le transport du fret.

De la LOTI à la LOMI

La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), publiée le 30 décembre 1982 puis intégrée au code des transports en 2010, est la loi fondamentale d'organisation des services terrestres de transport. Elle a affirmé un droit au transport permettant aux usagers de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité ». Elle a clarifié les relations entre autorités organisatrices et opérateurs.

1. Depuis 1982, la mobilité s'est profondément transformée.

La population française et ses besoins de mobilité ont évolué. De nouvelles pratiques, de nouvelles techniques, de nouvelles méthodes de gestion sont apparues. De nouveaux centres de décision se sont imposés, de nouvelles lois impactant les transports ont été adoptées. La crise économique a créé des contraintes financières. Le secteur ferroviaire s'est profondément dégradé.

Voir ci-dessous.

2. Depuis 1982, l'impact environnemental de la mobilité s'est nettement aggravé.

Les coûts économiques et externes de la mobilité se sont accentués. Les nuisances urbaines et le dérèglement climatique, dont le secteur des transports est largement responsable, ont suscité de nouvelles préoccupations. Mais, malgré le renouveau des modes de transport vertueux (vélo, tramway, TER,...), le volume des trafics les plus nocifs pour l'environnement – automobile, camion, avion – a continué à augmenter.

Selon le Conseil général du développement durable, entre 1990 et 2003, le trafic routier a explosé : + 29 % pour les voitures, + 38 % pour les véhicules utilitaires légers et + 34 % pour les poids lourds de toutes origines. Près de 400 milliards d'euros ont été investis, entre 1995 et 2005, dans les infrastructures de transport, dont 70 % dans le secteur routier.

La LOTI a constitué un progrès considérable, elle a permis de gérer plus rationnellement le secteur des transports, mais elle n'a pas permis d'enrayer sa contribution à la crise écologique.

Un secteur qui a profondément évolué depuis 1982

Les besoins de mobilité se sont amplifiés avec l'augmentation de la population et son vieillissement, la dispersion des familles (multiplication des divorces, élargissement géographique du marché du travail).

Caractérisés par l'individualisme et l'immédiateté, amplifiés par les nouvelles technologies de l'information, ces besoins influencent profondément les comportements des voyageurs et les modèles économiques des entreprises de transport public.

La population s'est concentrée dans les grandes agglomérations, et l'étalement urbain diffus s'est généralisé, ce qui a entraîné un allongement des distances à parcourir quotidiennement et une perte de part de marché du transport public en dehors des zones urbaines denses.

De nouvelles techniques (TGV, tramway, BHNS, téléphérique urbain, vélo de ville, vélo à assistance électrique, voiture hybride et électrique, autoroute ferroviaire) se sont développées et imposées.

De nouvelles pratiques (covoiturage, location de voitures entre particuliers, autopartage commercial ou entre particuliers, vélo et voiture en libre service (Vélib, Autolib), taxi Uber, autocar longue distance, avion à bas coût, intermodalité) sont apparues ou ont pris de l'importance.

De nouveaux centres de décision se sont imposés : Union européenne, RFF devenu SNCF Réseau, régions (qui disposent dorénavant de la liberté tarifaire), intercommunalités.

De nouvelles méthodes de gestion se sont développées : délégation de service public, yield management, libéralisation (cars Macron, taxis Uber), internet (Blablacar,...), médiation pour le règlement des litiges, organisation de débats publics.

De nouvelles contraintes financières pour les collectivités et les ménages sont nées avec la crise économique, l'endettement du pays, la montée des dépenses sociales.

Le renforcement de la sensibilité environnementale, l'aggravation de la pollution de l'air et de ses effets sur la santé publique, le dérèglement climatique ont suscité de nouvelles préoccupations politiques. De nouvelles réponses ont émergé : zones à trafic limité, péage urbain, gratuité des transports, taxe carbone...

De nouvelles lois impactant le système de transports ont été adoptées : loi sur l'air (LAURE de 1994), libéralisation du fret ferroviaire en 2006, loi portant réforme ferroviaire, loi sur la transition énergétique (et engagements pris lors de la COP 21), lois territoriales NOTRe (redistribution des compétences des régions et départements) et MAPTAM (création des métropoles), nouvelle carte régionale, loi Macron libéralisant le transport par autocar, loi Lemaire sur l'économie numérique...

Exposé des motifs : les principes directeurs de la LOMI

1 - La LOMI doit affirmer le **droit à la mobilité pour tous**, c'est-à-dire le droit de se déplacer sans être obligé de posséder une voiture personnelle.

La possibilité de se déplacer en sécurité à pied, à vélo, en transport collectif, en voiture, en deux-roues motorisé,... doit être garantie sur tout le territoire.

Tous les transports publics (gares et stations, véhicules) doivent être adaptés aux déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite et au transport des vélos.

La tarification du transport collectif doit être adaptée aux moyens des ménages modestes.

La continuité temporelle de l'offre de transport collectif doit voir sa fiabilité renforcée.

2 - La loi doit affirmer le **principe d'intermodalité** en matière d'itinéraires, d'horaires, de pôles d'échanges, d'information, de tarification et de billettique. Elle doit garantir une information multimodale ainsi qu'un système billettique intermodal et multi-opérateurs.

3 - La loi doit affirmer le **principe de complémentarité des modes** (train/autocar, train/avion sur les relations inté-

rieures, transport collectif/voiture, covoiturage, autopartage et vélo, train/camion/voie d'eau) : c'est la concurrence entre opérateurs, non entre modes de transport, qui doit être favorisée.

4 - Le transport ferroviaire doit structurer la mobilité à moyenne et longue distance.

Un réseau ferré classique d'intérêt national, support de liaisons interville et régionales, et de trafic fret, doit relier entre elles les grandes agglomérations, irriguer tout le territoire et être connecté avec les réseaux frontaliers. Un réseau de LGV doit relier entre elles les métropoles.

Trois offres ferroviaires complémentaires sont nécessaires aux voyageurs : des relations TGV rapides sans ruptures de charge, sur LGV et lignes classiques, entre grands bassins de population ; des relations Intercités sur lignes classiques, nocturnes pour les longues distances et cadencées de jour, pour desservir les grandes agglomérations et les villes moyennes (situées ou non sur des axes équipés de LGV) ; des relations régionales et transfrontalières.

Le rail doit satisfaire tous les besoins des chargeurs : transport traditionnel et combiné, wagon isolé, autoroute ferroviaire, collecte par le réseau capillaire.



5 - La LOMI doit être un outil de la transition énergétique et écologique.

Les externalités économiques, sociales et environnementales de la mobilité doivent être calculées de manière exhaustive, et réduites par une politique de reports modaux.

Le choix des investissements doit privilégier, sur tout le territoire, les modes de déplacement respectueux de l'environnement : marche, vélo, transport urbain et rail.

L'aménagement du territoire doit viser une réduction de la mobilité contrainte et, en particulier, une limitation de la concentration de la population et des activités dans les métropoles et une limitation de l'étalement urbain diffus autour de ces métropoles.

1. Moderniser et rationaliser l'organisation des déplacements

1.1 - Le dispositif institutionnel : renforcer la cohérence du système de transport

La loi doit organiser la coopération entre autorités organisatrices (État-Régions, Régions entre elles, Régions-métropoles, Régions-autorités frontalières), indispensable à une cohérence optimale des offres de transport public.

La compétence des autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOM) doit être élargie aux zones périurbaines, donc aux aires urbaines. Les AOM doivent être associées à l'élaboration des SCOT et des PLU, et donner un avis conforme sur ces documents.

Les AOM et les Régions doivent se fixer des objectifs chiffrés de réduction de l'accidentologie, de la pollution de l'air, du bruit, des émissions de gaz à effet de serre,... et un calendrier de réalisation de ces objectifs. Elles doivent disposer librement des moyens de traiter les pics de pollution de l'air.

1.2 - L'aménagement du territoire

Un grand équipement public ou commercial ne peut être implanté à plus de 500 m d'un axe structurant de transport collectif existant ou programmé.

Toute nouvelle implantation industrielle doit être reliée au réseau ferré.

1.3 - Marche, vélo, sécurité routière

Toutes les gares doivent être équipées de vélostations ou de garages à vélos sécurisés. Le transport des vélos non démontés doit être possible dans tous les trains.

La vitesse limite doit être abaissée à 30 km/h dans toutes les agglomérations afin de mieux y assurer la sécurité des piétons et des cyclistes ; seuls les axes structurants ou utilisés par les transports publics de surface doivent rester à 50 km/h. La vitesse limite doit être abaissée à 120 km/h, 100 km/h et 80 km/h respectivement sur les autoroutes, voies express et routes ordinaires.

1.4 - Le transport collectif : faciliter l'accès, sécuriser le voyageur

Les autorités organisatrices de transport collectif doivent introduire une tarification solidaire (sur la base du quotient familial) adaptée aux ménages disposant de revenus modestes.

La loi doit renforcer les droits des voyageurs et imposer, en particulier, un dédommagement systématique et forfaitaire des abonnés en cas de service gravement et durablement perturbé.

La continuité temporelle de l'offre doit être mieux fiabilisée. Le niveau minimum de service prévisible doit être renforcé. L'exercice du droit de retrait ne doit être reconnu qu'en cas de danger grave et tant



qu'il persiste, il doit être limité à la section de ligne sur laquelle le danger est apparu.

1.5 - La démocratisation des décisions

La gouvernance des transports urbains doit être démocratisée : les usagers doivent être consultés régulièrement par les autorités organisatrices (projets, cahiers des charges, rapports des délégués) et siéger aux conseils d'administration des entreprises exploitantes.

Des représentants des voyageurs et des chargeurs doivent siéger aux conseils d'administration de l'Agence ferroviaire, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Des instances de concertation par bassins doivent être créées pour les Intercités et les TGV.

Déplacements urbains et interurbains



SNCF Transilien (MD)

Les déplacements urbains

Au-delà de l'interopérabilité billettique, l'intégration tarifaire de tous les modes de transport public (y compris régionaux) doit constituer une obligation sur le ressort territorial de chaque AOM.

Les PDU doivent être obligatoires dans les agglomérations d'au moins 20 000 habitants.

Aucun seuil démographique ne doit être imposé pour l'instauration du péage urbain.

Le transport par autocar

Un service routier libéralisé ne doit pas compromettre l'équilibre économique d'un service ferroviaire ou routier conventionné. Cette régulation doit être renforcée par l'Etat.

Quels qu'en soient le financeur et le gestionnaire, une gare routière doit être accessible à tous les autocaristes, sans discrimination, moyennant une redevance d'accès et de stationnement.

Le transport ferroviaire

Gouvernance

L'EPIC SNCF de tête doit être supprimé. Une Agence ferroviaire proposera à l'Etat une politique ferroviaire de long terme en concertation avec toutes les parties prenantes. Elle veillera à la cohérence des politiques des exploitants et du gestionnaire de l'infrastructure (GI).

Un nouveau GI, indépendant des exploitants, doit regrouper la gouvernance du réseau, sa maintenance et son développement. Il doit garantir une égalité de traitement entre exploitants.

SNCF Mobilités doit devenir une société anonyme à capital public.

Les gares ferroviaires ne doivent pas être gérées par les opérateurs mais être rattachées au nouveau GI, sauf les gares à vocation purement régionale, qui peuvent être confiées à la Région ou à l'exploitant. Elles doivent être accessibles à tous les opérateurs, sans discrimination.

Infrastructures

C'est l'Etat qui doit financer les grands travaux ferroviaires voyageurs et fret (LGV, Lyon-Turin, CFAL). Pour cela, il disposera

d'une part du produit de la fiscalité environnementale des transports.

Les TGV doivent desservir les gares centrales existantes ; en cas d'impossibilité technique démontrée, les gares implantées sur les LGV doivent être connectées au réseau ferré classique.

La tarification des sillons doit inciter les opérateurs ferroviaires à utiliser davantage le réseau.

Le GI doit être autorisé à financer des travaux sur les lignes à faible trafic, vitales pour les petites villes et les territoires ruraux, même s'ils ne peuvent être financièrement rentabilisés.

Exploitation

Les contrats de service public (TER et Intercités) doivent faire l'objet d'appels d'offres. L'ouverture à la concurrence doit être autorisée dès 2019, sans attendre la date butoir (2023) fixée par le 4^e paquet ferroviaire européen.

Des appels à manifestation d'intérêt peuvent être lancés par l'Etat ou les Régions pour l'exploitation des TER, Intercités, trains de nuit et services TGV abandonnés par la SNCF.

L'information horaire et la billettique doivent être interopérables. Il doit y avoir un seul fournisseur de billets, ou bien chaque opérateur doit fournir les billets sans discrimination.

Les tarifs sociaux doivent être opposables à tous les opérateurs.

2. Un outil de la transition énergétique



(MD)

2.1 – Garantir l'équité concurrentielle en mettant tous les modes en position d'égalité

La tarification de chaque mode doit intégrer ses coûts économiques et externes, en application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur.

Les niches fiscales doivent être éliminées. La fiscalité environnementale, de faible niveau en France, doit être développée dans le secteur du transport.

Transport routier

Le barème fiscal kilométrique ne doit plus surestimer le coût d'usage de la voiture.

L'écotaxe poids lourds doit être rétablie, par l'Etat ou à l'initiative des Régions.

Transport aérien

Le kérosène consommé en trafic intérieur doit être taxé au même niveau que le gazole.

Les subventions aux compagnies aériennes et aéroports doivent être interdites.

Economie numérique

Toutes les entreprises de mobilité (y compris Google, Amazon, Blablacar...) doivent être soumises aux mêmes obligations en matière d'accès aux infrastructures, d'open data, de partage de données, de règles relatives à l'accessibilité, d'accès à la profession, de couverture sociale, de publicité des émissions par trajet et de règles fiscales.

Les indemnités perçues dans le cadre de l'économie participative (covoiturage, location de voitures entre particuliers) doivent être taxées.

2.2 - Encourager les comportements écologiquement vertueux

L'indemnité kilométrique vélo doit être revue pour devenir plus incitative à l'usage du vélo lors des déplacements domicile-travail : son versement par l'employeur doit devenir obligatoire, elle doit être étendue au secteur public, enfin le plafond de défiscalisation doit être réévalué.

Le taux de TVA pour les transports collectifs conventionnés (transports urbains, TER et Intercités), services de première nécessité, doit être ramené de 10 % à 5,5 %.

L'Etat doit contribuer au financement de la mobilité urbaine sous forme d'appels d'offres réguliers incitant les collectivités locales à développer les transports collectifs et les aménagements cyclables. Il doit favoriser l'expérimentation du péage urbain.

L'Etat doit donner aux Régions les ressources financières pérennes nécessaires au développement des infrastructures et services TER.

Un budget spécial doit permettre d'aider les Régions à réhabiliter les lignes et gares abandonnées (comme en Allemagne).

Le point de vue de la FNTF

Selon la FNTF (Fédération nationale des travaux publics), « au-delà des enjeux économiques, les besoins d'investissement en infrastructures sont immenses au regard de la transition écologique et de la cohésion sociale et territoriale ». Se plaçant « dans le contexte d'une réduction nécessaire des déficits et des dépenses publiques », la FNTF constate que la France n'a pas fait le choix de préserver l'investissement.

Selon le Forum économique mondial, la France est passée du 4^e rang mondial pour la qualité de ses infrastructures en 2008/2009 au 10^e en 2015/2016 : du 1^{er} au 7^e pour la qualité des routes, du 2^e au 6^e pour les infrastructures ferroviaires, du 5^e au 15^e pour les aéroports, du 10^e au 26^e pour les ports.

Le MEDEF évalue à 10 milliards d'euros par an le besoin de financement sur la période 2015-2020 : maintien et modernisation du réseau routier, du réseau ferroviaire et des réseaux de distribution (énergie, eau...).



A15 Gennevilliers (MD)

La FNTF a donc présenté 12 propositions visant à doter la France d'une politique nationale d'infrastructures. Elle préconise en particulier : la création d'un conseil national des infrastructures ; des lois de programmation des projets nationaux ; le renforcement de la compétence des Régions ; l'autonomisation de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) pour en faire un véritable outil de financement disposant d'une capacité de pilotage pluriannuel et doté d'une part pérenne de TICPE et d'une capacité d'emprunt ; enfin, pour financer les dépenses de voirie et développer les infrastructures routières, la création possible de péages par les collectivités locales et l'instauration possible d'une taxe locale additionnelle à la TICPE.

La FNTF déplore que les comptes publics mélangent la dette issue des dépenses courantes et la dette liée à des investissements. Elle cite le rapport Pébereau sur la dette publique (2006) : « l'endettement n'est pas forcément une mauvaise chose. S'il a été utilisé pour réaliser des dépenses qui permettront d'accroître le patrimoine et la capacité de production de richesses de la collectivité dans le futur, alors les pouvoirs publics ont fait le bon choix ».

Election présidentielle : les candidats et les infrastructures de transport

La FNTF (encadré) a obtenu les réponses de François Fillon, Marine Le Pen et Jean-Luc Mélenchon (www.reinvestissonsfrance.fr).

François Fillon

Un projet créateur de valeur collective ne doit pas être sacrifié à la réduction du déficit. Je sanctuariserai les moyens affectés à la remise à niveau du réseau ferré, en priorité dans les zones denses. Je redonnerai son indépendance à SNCF Réseau. Je dégagerai les crédits nécessaires à la rénovation du réseau routier national et du réseau fluvial.

Pour réussir la transition écologique, trois axes doivent être privilégiés :

- lancer un nouvel appel à projets pour les TCSP urbains afin d'accompagner les initiatives locales (le financement des transports collectifs par le versement transport sera maintenu) ;
- accélérer la mise en place des infrastructures nécessaires au développement des véhicules propres ;
- encourager le développement des modes alternatifs à la route pour le transport du fret, et l'intermodalité.

Il faut reconnaître le rôle joué par la route dans les territoires ruraux, donc :

- enrayer la dégradation rapide du réseau routier, régénérer les 12 000 km du réseau national et accélérer la modernisation de ce réseau, notamment dans le cadre des contrats de plan Etat-Région.

Il faut poursuivre les grands projets d'infrastructures afin d'engager les travaux le plus vite possible : routes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDDL), canal Seine-Nord et ligne Lyon-Turin.

Marine Le Pen

La transition énergétique exige la réduction de la part des énergies fossiles. Il faudra donc :

- développer le fret ferroviaire, le ferroutage, le TER, les Intercités et le TGV ;
- nationaliser les autoroutes ; leur privatisation a fait perdre une importante source de financement pour l'entretien et la construction des routes ;
- améliorer nos infrastructures portuaires et aéroportuaires pour les adapter aux enjeux de demain (taille des bateaux et avions, accessibilité...).

Nos infrastructures vieillissent. Les inégalités territoriales se creusent et les territoires ruraux sont toujours plus abandonnés. Il faut donc soutenir l'effort d'investissement en infrastructures en particulier dans la ruralité (très haut débit, routes) et réorienter la politique de la ville vers les zones désertées et rurales.

L'Etat stratège doit être une force d'impulsion pour les projets d'infrastructures afin de garantir leur juste répartition sur l'ensemble du territoire. Les infrastructures publiques doivent profiter à tous. Elles doivent donc être financées en priorité par le contribuable.

La candidate est opposée au projet NDDL, mais veut respecter la volonté du peuple « qui a toujours raison ».

Jean-Luc Mélenchon

La politique d'infrastructures doit être guidée par le long terme et la nécessité de faire bifurquer nos modes de vie et de production vers un respect de l'écosystème. Il faut donc :

- adopter un plan de report modal du fret routier (ferroviaire, fluvial, cabotage maritime) ;
- refuser la concurrence dans le rail ;
- relancer les ports français et moderniser les infrastructures portuaires ;
- repenser la mobilité individuelle, sortir du diesel ; développer les véhicules électriques pour les flottes captives, l'autopartage, le co-voiturage courte et longue distances, le vélo ;
- arrêter le projet NDDL et relancer le débat public sur le Lyon-Turin ;
- renationaliser les autoroutes ;
- inverser la logique des métropoles et des méga-régions, de la compétition entre territoires ; pénaliser les transports de longue distance pour relocaliser les productions ; rapprocher bassins de vie et d'emploi pour stopper l'étalement urbain.

Emmanuel Macron

Le candidat centriste veut aligner la fiscalité du diesel sur celle de l'essence et accélérer le déploiement des véhicules électriques en instaurant une prime à la casse. Il est favorable au Lyon-Turin, au canal Seine-Nord et à la LGV Bordeaux-Toulouse.

Il n'a pas une position très claire sur le projet NDDL : selon lui, ce projet est dépassé mais il ne faut ni écarter le résultat de la consultation de juin 2016, ni expulser les zadistes par la violence. Il veut se donner six mois de réflexion, organiser un « débat responsable » et comparer le projet et la modernisation de l'aéroport existant de Nantes Atlantique.

Benoît Hamon

Le candidat PS veut sortir du diesel, instaurer une fiscalité favorable aux transports propres et privilégier le ferroviaire sur les investissements routiers ou les lignes de cars « Macron ». Avec son allié écologiste Yannick Jadot, il propose « une conférence de consensus pour étudier, dans le respect du légitime développement urbain de Nantes, toutes les alternatives au projet NDDL », et « une ré-étude globale de la ligne Lyon-Turin en construction et des réponses à apporter aux dangers de pollution des vallées alpines ».

Le point sur les projets ferroviaires



Transalpine à Wassen, Suisse (MD)

Lyon-Turin : un progrès décisif, une ambition à confirmer

Le projet de tunnel transfrontalier Lyon-Turin est dorénavant acté, les Parlements français et italien ayant ratifié l'accord franco-italien du 24 février 2015. Les appels d'offres vont être lancés dès 2017 et les travaux définitifs débuteront en 2018.

Le Lyon-Turin permettra, à terme, de réduire de 50 % au moins le nombre des camions transitant entre la France et l'Italie (2 600 000 par an, moitié par les Alpes du nord, moitié par Vintimille).

Il faut maintenant assurer le succès de l'ouvrage. Son lancement doit donc s'accompagner de mesures volontaristes favorisant le report du trafic routier sur le rail, à commencer par un financement cohérent avec l'objectif poursuivi : une taxation du trafic routier franco-italien, suivant l'exemple de la Suisse qui finance ainsi ses nouvelles traversées ferroviaires alpines et incite les chargeurs à privilégier le rail.

La modernisation de l'ensemble du réseau ferré doit être poursuivie et accélérée, les chargeurs ayant besoin d'infrastructures performantes sur les grands axes, de lignes capillaires en bon état et de temps de parcours fiables.

SNCF Réseau doit réduire les délais, actuellement prohibitifs, de réservation des sillons par les chargeurs, et augmenter la vitesse commerciale des trains de fret en leur accordant davantage de priorités de circulation.

L'autoroute ferroviaire alpine doit être prolongée rapidement jusque dans la région lyonnaise (Grenay) et connectée aux autoroutes ferroviaires Luxembourg-Perpignan et Calais-Perpignan.

La construction de la ligne nouvelle mixte Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne (en priorité la section Grenay-Avressieux en nord-Isère et le tunnel sous Chartreuse) et du contournement ferroviaire Est de l'agglomération lyonnaise (CFAL) doit être lancée sans attendre l'ouverture du tunnel de base.

Par ailleurs, l'électrification de la ligne Nevers-Chagny doit être réalisée en première phase du projet de Voie Ferrée Centre-Europe-Atlantique (VFCEA), afin que les trains de fret puissent accéder aisément de la façade atlantique à l'axe Lyon-Turin.

Jérôme Rebourg

Allan : un caprice de notables

La FNAUT condamne vigoureusement le projet de gare TGV implantée à Allan, à 15 km au sud-est de Montélimar (FNAUT Infos 196, 212).

Abandonné en 2013, ce vieux projet renaît de ses cendres pour satisfaire l'ego d'élus locaux qui se disent « développeurs » et risquent en réalité de « désaménager » le territoire.

La nouvelle gare serait inadaptée aux besoins des voyageurs. Peu de TGV la desserviraient (la SNCF vient déjà de supprimer un des 4 allers-retours Vallée du Rhône-Paris) et, inévitablement, la desserte TGV des gares de Valence-ville, Montélimar, Orange et Avignon-centre serait encore dégradée.

Contrairement à la gare urbaine de Montélimar, la gare « exurbanisée » d'Allan serait très difficilement reliée aux transports publics de proximité. Son accès se ferait donc essentiellement en voiture. Les voyageurs ardéchois seraient les plus pénalisés par l'éloignement de l'accès au TGV.

L'impact sur l'environnement serait négatif. L'implantation de la gare et des parkings entraînerait une regrettable consommation d'espace à forte valeur agricole, l'imperméabilisation d'une surface considérable et un surcroît de pollution automobile.

Quant à l'impact économique... On le vérifie autour des autres gares TGV implantées en rase campagne, il est illusoire d'espérer que le terrain vague jouxtant la gare se transformerait comme par miracle en « vecteur de développement économique ». Le centre-ville de Montélimar verrait ses activités commerciales davantage fragilisées.

Le coût de la gare pourrait atteindre 200 millions d'euros (construction, accès routiers et parkings), sans parler des coûts de fonctionnement. L'argent public, devenu rare, doit être dépensé à bon escient : alors que plusieurs lignes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sont menacées de fermeture et que la ligne de la rive droite du Rhône pourrait être ouverte aux services voyageurs, il y a des investissements plus urgents !

En Allemagne, en Belgique, en Italie, les TGV desservent les gares centrales : les voyageurs peuvent bénéficier de correspondances multiples. Avec bon sens, les élus du Sud-Ouest ont adopté cette disposition pour la LGV Tours-Bordeaux, et l'erreur commise en Avignon a été corrigée récemment.

Le projet de gare d'Allan est inutile, ringard et ruineux. La modernité ne consiste pas à accentuer la dissociation entre réseau ferré classique et réseau des LGV, mais au contraire à la réduire.

Jean-François Troin

Grands projets ferroviaires : où en est-on ?

Hervé de Tréglodé, membre du CGEDD, a été chargé d'une mission de réflexion sur l'accès français au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin (ligne mixte Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne/Chambéry, DUP publiée en 2013).

La LGV Bordeaux-Toulouse/Dax a été déclarée d'utilité publique en juin 2016 (les aménagements de la ligne classique au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse l'avaient été en novembre 2015 et janvier 2016). Une mission de financement a été mise en place.

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est toujours en phase d'étude.

Le débat sur le tracé du projet POCL (doublement de la LGV Paris-Lyon par le centre de la France) a été relancé à la demande d'élus locaux mécontents du choix effectué par RFF du tracé médian (soutenu par la FNAUT).

Un débat public est en cours sur le projet de VFCEA, qui comprend deux volets dont un seul est financé. Un choix est proposé entre l'électrification de la ligne Chagny-Nevers au profit des relations voyageurs et des relations fret entre la façade atlantique et le sillon Saône-Rhône (c'est le choix prioritaire de la FNAUT), ou l'électrification de la section Chagny-Le Creusot et la connexion TGV-TER au Creusot-TGV.

Un jugement intéressant



Aéroport de Vienne (Wikipedia)

Début 2017, le Tribunal administratif fédéral de Vienne (Autriche) a interdit la construction d'une troisième piste à l'aéroport de Vienne-Schwechat. Motif : « l'impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre excède les aspects positifs du projet ». Selon des expertises demandées par les juges, la construction et l'exploitation de la piste auraient abouti à une hausse d'environ 2 % des émissions nationales de gaz à effet de serre liés aux transports, alors que l'Autriche s'est engagée à diminuer de 2,25 % d'ici 2020 l'impact de ce secteur.

Prévu depuis dix ans, l'agrandissement de Vienne-Schwechat vise à anticiper une saturation des structures actuelles en 2025. L'aéroport a accueilli 23,4 millions de voyageurs en 2016.

Il est difficile de mesurer la portée du jugement dans les pays engagés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. C'est le cas de la France...

Le cadencement des circulations ferroviaires : un outil indispensable au développement du rail

Gare SNCF Le Creusot (MD)

SNCF Mobilités (exploitant du réseau ferré) a demandé à SNCF Réseau (gestionnaire du réseau) d'abandonner le principe du cadencement, avant de se rétracter.

Selon SNCF Mobilités, le cadencement, qui consiste à faire partir les trains à intervalles réguliers sur chaque ligne du réseau, avec les mêmes arrêts et les mêmes temps de parcours, est une formule trop rigide qui ne permet pas de répondre de manière satisfaisante aux besoins de transport et d'utiliser au mieux la capacité du réseau ferré.

La FNAUT estime au contraire que son abandon peut entraîner une désorganisation de l'offre, en particulier TER, et que cet outil est indispensable au progrès du système ferroviaire.

Une méthode très répandue

Dans la conception traditionnelle de l'offre voyageurs, l'exploitant cherche à adapter très finement les missions et horaires des trains aux fluctuations supposées des besoins du public selon l'heure, le jour et la semaine. Cependant, en décidant ainsi de ces besoins, il ignore une vérité première en matière de transport collectif : l'offre doit précéder la demande.

Introduit aux Pays-Bas dès 1939, le cadencement est aujourd'hui en vigueur, définitivement, dans la plupart des autres pays européens.

En Suisse, il a été étendu à tout le réseau en 1982 (y compris les trains privés, bateaux, téléphériques, cars postaux) après une longue période de préparation portant sur l'infrastructure (capacité des nœuds ferroviaires, vitesse entre nœuds, points de croisement sur voies uniques), la signalisation, le matériel roulant, les moyens humains et l'exploitation (en particulier la gestion des retards). Le nombre de trains x km a pu être augmenté de 20 %, sans accroissement des coûts de production !

Longtemps ignoré en France, le cadencement a été expérimenté dans la Région Rhône-Alpes dès 2008 puis généralisé progressivement à l'ensemble du réseau ferré à la demande des élus régionaux, soutenus par la FNAUT (FNAUT Infos 171).

Une méthode gagnant-gagnant

- Le cadencement permet au voyageur de bénéficier d'une offre rendue très lisible par sa régularité et aisément mémorisable, donc attractive, et de correspondances plus nombreuses et optimisées. Il fidélise le voyageur.

- Il permet à l'opérateur de simplifier, de rationaliser, d'industrialiser son exploitation, d'en renforcer la fiabilité, d'en réduire les coûts et de limiter l'impact des perturbations du trafic.

- Il permet au gestionnaire du réseau d'optimiser la capacité disponible pour les différents types de trafic (TER, grandes lignes et fret), et de gérer correctement leur coexistence.

Comme chez nos voisins, l'introduction du cadencement en France a eu des effets bénéfiques pour les voyageurs.

En Picardie, les usagers des TER Amiens-Laon et Saint-Quentin - Compiègne bénéficient de trains plus fréquents et meilleures correspondances vers Paris. Lorsque la ligne Toulouse-Auch a été cadencée en 2003, après sa modernisation, avec 9 allers-retours par jour au lieu de 8, la fréquentation a bondi de 73 %. En Aquitaine, 5 lignes ont été cadencées : l'offre a augmenté de 4,5 % et la fréquentation de 28 %.

Lex-Région Lorraine a cadencé ses dessertes TER en avril 2016, en prévision de l'ouverture complète de la LGV Est. Le nombre de trains a augmenté de 23 % en semaine ; 7 millions d'euros de recettes supplémentaires sont attendus en 3 ans, et le coût de production du train x km a baissé de 15 %. Ces données qui prouvent le succès du cadencement ont été communiquées par... SNCF Mobilités. Baisse des coûts, hausse de recettes : le cadencement a été mis en œuvre sans dépense supplémentaire de la Région.

Un outil indispensable au progrès du rail

Dans certaines zones denses, les contraintes du cadencement obligent SNCF Mobilités à ralentir des TGV. Cependant l'optimum du système ferroviaire ne correspond pas au seul optimum de SNCF Mobilités.

- En donnant de la visibilité aux conditions de circulations, le cadencement permet à SNCF Réseau de définir au mieux les besoins de modernisation des infrastructures ferroviaires.

- En rationalisant et en fiabilisant l'offre, il favorise le développement des trafics voyageurs et fret. Des sillons peuvent être réservés toute la journée aux trains de fret et de travaux.

- Enfin il est indispensable à une ouverture à la concurrence, car il met vraiment sur un pied d'égalité les différents opérateurs, présents et futurs.

La FNAUT a donc interpellé donc l'Etat, autorité de tutelle, ainsi que l'ARAFER, autorité de régulation des activités ferroviaires. Elle demande que le principe du cadencement, lancé par RFF

avec le soutien du gouvernement Fillon, soit maintenu fermement.

Ce principe constitue en effet un des leviers susceptibles de sortir le rail, outil à coûts fixes élevés mais à rendement croissant, de son malthusianisme chronique en France.

Des dérogations ?

On peut cependant se demander si le cadencement, efficace sur les axes très fréquentés tels que Strasbourg-Bâle, n'est pas mis en œuvre de manière trop dogmatique sur les « petites » lignes peu circulées. Sur la ligne à voie unique Grenoble-Veynes-Gap, il concilie imparfaitement la réponse aux besoins quotidiens des habitants et l'exigence de bonnes correspondances à Grenoble avec le TGV et à Veynes ou Gap avec les trains Marseille-Briançon. Des horaires conçus sur mesure pourraient y parvenir, toutes les gares autorisant le croisement des trains.

Sur certaines lignes de Midi-Pyrénées (Rodez-Millau), du Limousin (Guéret-Limoges) et du Centre-Val de Loire (Montluçon-Bourges/Vierzon), le cadencement a eu des effets pervers : les horaires ne correspondent plus aux besoins (départs trop matinaux ou arrivées trop tardives), la durée des parcours a été allongée de 10 minutes en raison des attentes aux points de croisement des trains, la desserte des zones rurales a été allégée au profit des trains semi-directs (il faut une voiture pour rejoindre les arrêts maintenus).

Une dérogation locale au principe du cadencement peut donc être envisagée sur une ligne peu circulée si elle permet des dessertes plus affinées et des délais réduits de correspondances. Mais ce qu'il faut mettre en cause en priorité, c'est la médiocrité de l'offre de SNCF Mobilités et, souvent aussi, celle de l'infrastructure, qui ne permet pas d'optimiser les roulements de matériel. Avec 3, 4 ou 5 même allers-retours par jour, on ne peut aboutir qu'à des compromis peu attractifs pour la clientèle et annonceurs d'une fermeture de ligne.

En Suisse, la fréquence minimale est de 10 allers-retours par jour : les coûts fixes sont élevés, mais on peut les amortir par une hausse de la fréquentation et des recettes, en étalant l'offre sur toute la journée, sans trous horaires et sans pour autant faire de fausses économies en remplaçant les trains par des cars en heure creuse (alors qu'au contraire, les cars doivent servir à écreter les pointes, car ajouter un car est alors moins onéreux qu'utiliser une rame double).

La gratuité des transports urbains à Tallinn

La gratuité des transports a été instaurée à Tallinn, capitale de l'Estonie (440 000 habitants), en janvier 2013, avec un double objectif : garantir à tous le droit au transport, et attirer les automobilistes au transport collectif (FNAUT Infos 230). Nous revenons sur le sujet à partir d'une enquête menée sur place par le magazine Urbis publié par l'Agence d'urbanisme de Dunkerque (<http://www.urbislemag.fr>).

Soumise à référendum en mars 2012, la gratuité a été plébiscitée par 75,5% des votants, le taux de participation étant de 20 %. La mesure était très populaire chez les russophones, généralement peu fortunés.

Seuls les habitants de la ville bénéficient de la gratuité. Du coup, 24 000 personnes, la plupart vivant déjà en ville, dont 22 000 imposables, se sont officiellement enregistrées. D'où un supplément annuel de 38 millions d'euros de taxe locale sur le revenu, qui compense largement la perte de recettes commerciales, environ 12 millions (le rapport recettes/dépenses était de 0,3).

La régie locale des transports a donc pu acheter 240 bus neufs ou d'occasion, l'amplitude horaire a été élargie, les salaires des chauffeurs ont été revalorisés de 30 % et 200 chauffeurs supplémentaires ont été embauchés. La revente de ses droits à polluer sur le marché européen ayant rapporté 56 millions, la régie a aussi rénové ses rames de tramway et en acheté 20 neuves, et le réseau va passer de 32 à 50 km.

La note attribuée par les usagers à la qualité du service rendu est passée à 4,1 sur 5 contre 3,3 avant l'instauration de la gratuité et l'amélioration de l'offre.

La gratuité a stimulé la mobilité des habitants modestes et augmenté leur pouvoir d'achat. Selon le maire, « alors que le salaire net moyen est de 900 euros, la gratuité génère une économie substantielle, 80 euros par mois environ pour un couple avec deux enfants ».

L'objectif social de la gratuité est donc atteint, mais il l'était déjà pour l'essentiel avec la tarification solidaire : avant 2013, 36 % des usagers bénéficiaient déjà de la gratuité et 24 % d'un tarif réduit. Et **l'objectif écologique** ?

Il est difficile d'apprécier de manière fiable la hausse de fréquentation des transports publics, car les résidents de Tallinn ne valident pas leur carte de gratuité à chaque voyage. La municipalité l'évalue à 10-14 %.

La congestion du centre a un peu régressé, mais pas spectaculairement :

- les habitants des lotissements éloignés du centre-ville, issus de la classe moyenne, utilisent davantage les trains de banlieue qu'auparavant ;

- les cadres boudent encore les bus, car les entreprises mettent à leur disposition des parkings gratuits ;



- en Estonie, l'automobile ne s'est démocratisée que depuis l'indépendance du pays (1991). Cependant le taux de motorisation a cessé de croître à Tallinn. Dans le reste du pays, il continue à augmenter de 10 % par an.

La longueur des trajets a diminué. Un étudiant l'explique : « si c'était payant, je marcherais davantage ».

Rien ne démontre à Tallinn que la gratuité a joué davantage que l'amélioration du réseau ou la hausse dissuasive du prix du stationnement, 6 euros de l'heure (ces mesures ont été prises simultanément). En France, dans les grandes villes sans gratuité mais avec TCSP, la hausse de l'usage du réseau a été bien plus forte et la part modale de la voiture est devenue inférieure à 50 %.

Une expérience peu significative

Une interprétation enthousiaste de l'expérience de Tallinn par les partisans de la gratuité serait donc trompeuse : la gratuité n'est ni suffisante pour réduire massivement le trafic automobile ni même nécessaire pour assurer le droit au transport ou la hausse de l'usage du réseau.

Economiquement, l'expérience est peu significative car elle se déroule dans un contexte très éloigné de la réalité française. La gratuité n'est viable à Tallinn que parce qu'une partie de la population, en se domiciliant dans la ville, a accepté une hausse sensible de ses impôts, de 1750 euros par an en moyenne. Il est douteux que des citoyens français acceptent une hausse aussi importante de leurs impôts pour financer des transports gratuits...

La gratuité a été financée au détriment des communes où les nouveaux résidents de Tallinn étaient domiciliés auparavant, ce qui accroît les disparités entre la capitale et sa périphérie (l'Estonie est un petit pays, la capitale représente à elle seule 33% de la population et 50% du PIB).

En conclusion, l'expérience de Tallinn n'est pas transposable sans risque financier aux grandes villes françaises telles que Dunkerque, dont le maire veut instaurer la gratuité en 2018. Elle ne démontre en rien que la gratuité des transports est un outil social et écologique décisif, ou même utile.

Brèves

Zone piétonne géante

Depuis la fin juin 2015, la voiture est bannie de tout le centre de Bruxelles autour de la Grand-Place. La zone piétonne a vu sa surface doubler pour atteindre 50 hectares, c'est aujourd'hui la plus vaste d'Europe.

Le saviez-vous ?

Le montant du versement transport que les entreprises franciliennes (d'au moins 11 salariés) versent au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) est du même ordre de grandeur que les dépenses qu'elles engagent pour l'achat, l'entretien et le fonctionnement de leur parc automobile.

Evolution démographique

Selon l'INSEE, la proportion de personnes d'au moins 65 ans va progresser jusqu'à atteindre 25 % de la population française en 2040, contre 18 % en 2013. En 2070, la France pourrait compter deux fois plus de personnes d'au moins 75 ans qu'en 2013. Ce vieillissement de la population va stimuler la demande de transport collectif.

Rêveries anciennes

A Nantes, il y a 50 ans, on rêvait d'un aéroport qui servirait de base au Concorde. Puis, en mai 1970, le sénateur UDR, futur maire de Nantes adversaire du tramway, Michel Chauty, de retour d'un voyage d'étude sur le transport aérien aux USA, imaginait dans Presse Océan, le développement du « Rotterdam aérien de l'Europe par la création d'un aéroport international de fret au nord de la Loire ». Et aujourd'hui, on continue à rêver : « l'aéroport du Grand Ouest » offrira des vols quotidiens pour New-York...

Innovation

SNCF Mobilités a annoncé la création de sa filiale Ouiski qui, dès l'hiver 2018, assurera des liaisons par hélicoptères grand confort entre les terminus des relations Paris-Savoie/Dauphiné par TGV (Saint-Gervais, Bourg-Saint-Maurice, Modane, Grenoble,...) et les stations alpines les plus huppées (Megève, L'Alpe d'Huez,...).

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°253
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

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

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

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