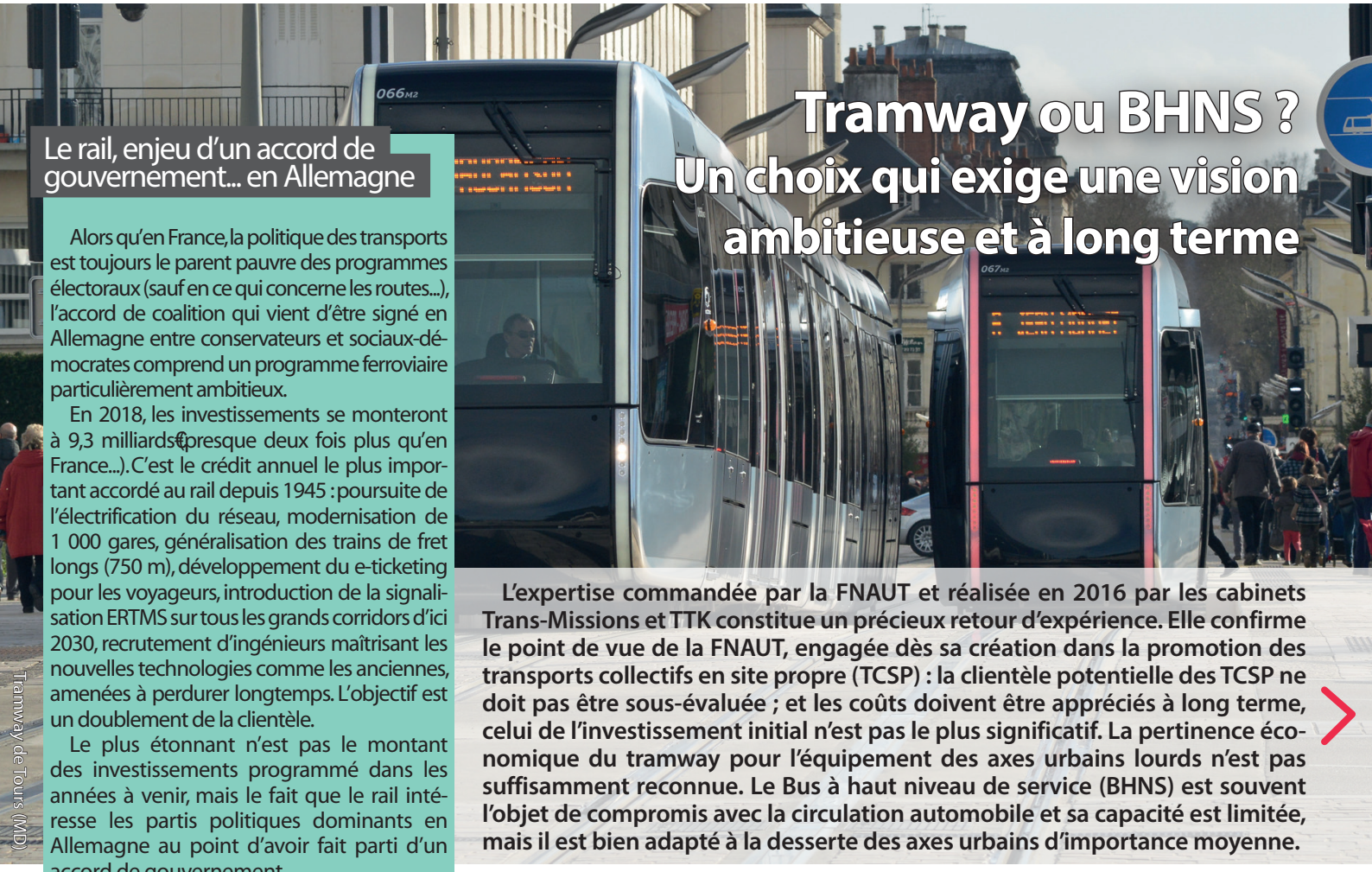
Fnaut INFOS
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

265
juin 2018
édition nationale



Tramway ou BHNS ?
Un choix qui exige une vision ambitieuse et à long terme

L'expertise commandée par la FNAUT et réalisée en 2016 par les cabinets Trans-Missions et TTK constitue un précieux retour d'expérience. Elle confirme le point de vue de la FNAUT, engagée dès sa création dans la promotion des transports collectifs en site propre (TCSP) : la clientèle potentielle des TCSP ne doit pas être sous-évaluée ; et les coûts doivent être appréciés à long terme, celui de l'investissement initial n'est pas le plus significatif. La pertinence économique du tramway pour l'équipement des axes urbains lourds n'est pas suffisamment reconnue. Le Bus à haut niveau de service (BHNS) est souvent l'objet de compromis avec la circulation automobile et sa capacité est limitée, mais il est bien adapté à la desserte des axes urbains d'importance moyenne.

Tramway de Tours (MD)

Le rail, enjeu d'un accord de gouvernement... en Allemagne

Alors qu'en France, la politique des transports est toujours le parent pauvre des programmes électoraux (sauf en ce qui concerne les routes...), l'accord de coalition qui vient d'être signé en Allemagne entre conservateurs et sociaux-démocrates comprend un programme ferroviaire particulièrement ambitieux.

En 2018, les investissements se monteront à 9,3 milliards € (presque deux fois plus qu'en France...). C'est le crédit annuel le plus important accordé au rail depuis 1945 : poursuite de l'électrification du réseau, modernisation de 1 000 gares, généralisation des trains de fret longs (750 m), développement du e-ticketing pour les voyageurs, introduction de la signalisation ERTMS sur tous les grands corridors d'ici 2030, recrutement d'ingénieurs maîtrisant les nouvelles technologies comme les anciennes, amenées à perdurer longtemps. L'objectif est un doublement de la clientèle.

Le plus étonnant n'est pas le montant des investissements programmé dans les années à venir, mais le fait que le rail intéresse les partis politiques dominants en Allemagne au point d'avoir fait parti d'un accord de gouvernement...

Autre information venue d'Allemagne : l'association des usagers du train Pro Bahn et l'Allianz pro Schiene, qui regroupe usagers, syndicats, militants écologistes et entreprises ferroviaires régionales, se félicitent de la fin du monopole de la Deutsche Bahn et de la possibilité pour les Länder de choisir leurs opérateurs. EVG, syndicat majoritaire chez les cheminots, salue lui aussi l'ouverture à la concurrence, « une bonne chose pour les voyageurs, les régions et les cheminots : avec la pénurie de main-d'œuvre due à l'augmentation du trafic, les salaires repartent à la hausse ».

Un exemple à étudier de près et à prendre en compte au moment où se discute la loi ferroviaire en France....

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

La FNAUT et l'innovation dans les transports collectifs 2-3
L'expertise des cabinets Trans-Missions et TTK 4-6
Recommandations des experts et conclusions de la FNAUT 7-8
La grève à la SNCF 10-12

Le tramway obsolète ?

Dans les années 1990, le tramway s'est développé vigoureusement. Mais aujourd'hui, il faudrait voir petit en matière de transport urbain.

« Le tram, est-ce bien raisonnable ? » interroge Vincent Feltesse, ancien président PS de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) : « c'est une folie de consacrer 50% de notre budget aux déplacements, cela obère notre capacité à financer d'autres besoins. Les transports bougent radicalement - à Copenhague et à Londres, il y a plus de cyclistes que d'automobilistes en heure de pointe, et la révolution numérique permet le covoiturage de proximité. Doit-on encore foncer sur le modèle des années 80 alors que nos communes sont de plus en plus asphyxiées ? »

Alain Juppé renchérit : « le gouvernement veut réduire les dépenses des collectivités de 10 milliards, on abandonne le tram ou pas ? Il faudra choisir ». Mais il relance une 3ème voie sur la rocade routière et son plan de transports urbains manque d'ambition.

Pourtant, selon le plan climat de la CUB, la part modale de la voiture doit passer de 56 % en 2009 à 45 %, un objectif intenable sans extension du réseau de tramway - même si on promeut vigoureusement le vélo et le covoiturage - car il implique une hausse de 30 % de la fréquentation du réseau bordelais.

Quant à Elisabeth Borne, ministre des transports, elle estime qu'il y a eu de mauvaises décisions : « des villes (elle ne les cite pas...) ont mis des trams là où il fallait des bus, le transport doit être adapté à la demande ». C'est oublier que la demande dépend de l'offre.

L'expertise dont nous rendons compte dans ce bulletin montre que le tramway est moins cher que le bus par voyageur transporté et que, dans les grandes agglomérations, il dispose seul de la capacité et de l'attractivité indispensables à une réponse efficace aux défis énergétique et climatique.

Jean Sivardière

Dossier

La FNAUT, le tramway et les TCSP « innovants »

Tramway de Tours (MD)

La FNAUT, dont les associations ont beaucoup contribué au renouveau du tramway, a réfléchi de longue date au choix des TCSP : métro, VAL, tramway, techniques nouvelles (« people mover », tramway sur pneus, bus guidé), BHNS, téléphérique,... (FNAUT Infos 98, 103, 105, 113, 120, 121, 129, 134, 146, 160, 163, 173, 175, 181, 218, 223, 226, 245, 251).

Pour la FNAUT, un TCSP doit répondre à des besoins concrets et non innover à tout prix. L'objectif est double :

- améliorer l'offre de transport (vitesse, régularité, capacité, confort) ;
- obtenir un report maximal des automobilistes sur le transport public.

1 - Un fatras d'innovations

Dans les années 1970, l'image du tramway était déplorable. Privé d'investissements pendant plus de deux décennies, englué dans les embouteillages, rituellement qualifié de « brinquebalant », il avait été éliminé des villes françaises (sauf Lille, Saint-Etienne et Marseille) dans les années 1950 au profit du bus car « il gênait les voitures et écrasait les cyclistes ». Des industriels ont alors expérimenté sans succès divers engins (Aramis, aérotrain, télérail, Poma 2000). Le mot même de « tramway » était tabou : il fallait parler de « système léger sur rails » (SLR).

L'Etat et des élus locaux, désireux de justifier leur immobilisme par l'absence supposée de technique adaptée, ont été séduits par ces engins qui avaient un point commun, ils circulaient en aérien... et ne pouvaient donc gêner les voitures. Pourtant leurs coûts d'investissement et d'exploitation et leurs conditions d'implantation et d'accessibilité étaient inconnus. Ainsi le Poma 2000, qui devait circuler à Grenoble dès 1980, n'a été mis au point que bien plus tard (finalement adopté à Laon où il convenait bien à la configuration de la ville, il vient d'y être abandonné...).

Pour la FNAUT, le tramway devait être modernisé, sa force étant d'occuper une part de la voirie par son site propre, au détriment de la voiture.

2 - Le concours Cavaillé et le renouveau du tramway

Le tramway a finalement été réintroduit en France à la suite d'un concours lancé en 1975 par un secrétaire d'Etat clairvoyant, Marcel Cavaillé, en poste de 1974 à 1978. Huit villes étaient sollicitées par l'Etat : Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse. La première à se lancer fut Nantes, sous l'impulsion de son maire Alain Chenard ; seule Toulon n'est toujours pas équipée d'un tramway aujourd'hui en raison de l'opposition dogmatique et stupide de son maire Hubert Falco (FNAUT Infos 250).

L'idée était de mettre au point rapidement un mode de transport guidé, à traction électrique, utilisant au maximum la voirie existante afin d'éviter les infrastructures souterraines ou aériennes d'un coût élevé.

Devant les succès enregistrés à Nantes (1984), Grenoble (1987 et 1990) puis Ile-de-France, Rouen et Strasbourg, … le tramway moderne s'est imposé. Aujourd'hui, 28 agglomérations sont équipées, y compris de moins de 200 000 habitants (Le Mans, Besançon).

Jean-Claude Oesinger, ancien vice-président de la FNAUT et l'un des premiers promoteurs du tramway, résume l'évolution de l'opinion : « le tramway est contesté, et souvent détesté, avant sa mise en service, et plébiscité ensuite ».

3 - Tramway ou VAL ?

Mais les adversaires du tramway - pas assez « innovant » - n'avaient pas dit leur dernier mot. Selon eux, le minimétro automatique VAL était la solution : circulant en souterrain, il ne gênerait pas les voitures. Ce point de vue a finalement été adopté à Toulouse et Rennes, mais sans comparaison sérieuse entre les transferts modaux induits par une ligne de VAL et, pour la même dépense, 3 lignes de tramway. Il a été éliminé à Strasbourg et Bordeaux, villes où la FNAUT a joué un rôle déterminant auprès des élus et qui disposent aujourd'hui d'un réseau de tramway alors qu'à Rennes, la 2e ligne de VAL est encore en construction.

Les recherches poursuivies pour la mise au point du VAL n'ont cependant pas été inutiles, elles ont débouché sur l'automatisation de la ligne 14 de la RATP.

4 - Sur rails ou sur pneus ?

Dans les années 1990, un nouveau débat est apparu entre tramway classique et « tramway sur pneus », une dénomination abusive car le nouveau véhicule n'était qu'un trolleybus guidé par un rail central. Il ne s'agissait plus de réinventer ou de remplacer le tramway, mais plutôt de combler une lacune supposée entre bus et tramway par une technique supposée moins coûteuse et plus moderne que le tramway. Le « modernisme du pneu »...

La FNAUT s'est alors prononcée en faveur du tramway classique : son challenger hybride n'était manifestement pas au point ; son moindre coût (« le tramway au prix du trolley », selon le slogan trompeur de ses promoteurs) n'était pas démontré ; enfin il présentait un défaut majeur de conception à l'origine de sa fragilité : la dissociation entre les fonctions de sustentation et de guidage. La FNAUT a critiqué également sa faible capacité (c'est un véhicule routier, donc de longueur limitée) et le fait qu'il n'offre pas de fonctionnalité nouvelle (le tramway sur rails peut franchir des pentes aussi élevées ; le tramway sur pneus peut négocier des virages de rayons de courbure plus faibles, mais l'avantage est marginal et n'a été exploité dans aucune ville).

Citons le journaliste Gabriel Léon (Midi Libre) : « le tramway sur pneus, en fait un trolleybus guidé, cumule les inconvénients des deux modes routier et ferroviaire dont il prétend capitaliser les avantages : lourdeur des investissements du tramway, faible capacité du bus articulé et faible fiabilité ». Déjà en 1995, l'INRETS écrivait : « les deux modes obéissent à des lois physiques différentes pour la stabilité et la sécurité au dérapage et au déraillement ».

L'expérience a donné raison à ces critiques convergentes : le TVR Bombardier retenu à Nancy et Caen a connu une série de dysfonctionnements et d'accidents dont les usagers et les contribuables locaux ont fait les frais, à tel point qu'il va être remplacé dans les deux villes par un vrai tramway. Sa fréquentation élevée ne prouve rien, car l'usager n'a pas d'autre moyen de transport à sa disposition.

Quant au Translohr de Clermont-Ferrand, imposé par l'entreprise Michelin à des élus incompétents et naïfs, il a bénéficié des déboires du TVR mais pose problème (confort médiocre, exploitation très coûteuse, orniérage) et sa pérennité n'est pas assurée.

Le Translohr a quand même été adopté par la RATP pour équiper les lignes T5 ouverte en 2013 et T6 ouverte en 2014, et auparavant en Chine (Tianjin, 2004) et en Italie (Padoue, 2007 ; Mestre, 2010). Mais il ne s'est pas généralisé, contrairement au tramway.

5 - Le bus guidé

L'expérience a également donné raison à la FNAUT qui s'est opposée au guidage optique des bus, coûteux mais peu utile (il n'a finalement été retenu, à Rouen, que pour l'accostage en station et non, comme prévu, sur tout le tracé des ligne TEOR) puis au choix du bus à guidage magnétique à Douai, un fiasco.

Une demande de transport urbain sous-estimée

Qu'il s'agisse de transport à longue distance ou dans les zones denses (FNAUT Infos 245 et 249), il faut voir grand pour préparer l'avenir.

- La population augmente, vieillit et se concentre dans les grandes villes.
- Les citadins et les jeunes sont de moins en moins «accros » à la voiture (FNAUT Infos 218). L'usage du vélo et l'autopartage se développent.
- Les atteintes à la santé publique et l'évolution climatique imposeront une autre politique de transport.
- Le pouvoir d'achat d'une partie de la population diminue.
- La dépendance pétrolière reste dangereuse, elle fragilise notre système de transport basé sur la voiture ; or un nouveau choc pétrolier est plausible.
- Les conséquences de l'étalement urbain exigent une densification de la ville (habitat et activités) le long des axes lourds de transport collectif.
- Les coûts directs (congestion, création de voiries) et externes (accidents, pollutions) de la voiture deviennent insupportables par la collectivité (voir FNAUT Infos 188).

La capacité du TCSP doit donc anticiper à la fois les évolutions prévisibles ou déjà constatées, mais aussi les mesures sérieuses de restriction de la circulation automobile urbaine qui devront être prises pour répondre aux défis environnementaux aujourd'hui bien identifiés et qui renforceront la fréquentation des transports collectifs : aide à l'autopartage, restriction du stationnement et augmentation de son coût, péage urbain, hausse des taxes sur les carburants.

En ce sens, le tramway ne doit pas être réservé aux axes lourds des grandes agglomérations. Comme pour le train, le malthusianisme est à rejeter.

Quelques chiffres

Parmi les agglomérations françaises équipées d'un TCSP, 12 ont choisi le BHNS comme mode de transport structurant ; 28 ont choisi le tramway (contre 58 en Allemagne), dont 14 sont équipées d'une ou plusieurs lignes complémentaires de BHNS.

Ainsi Strasbourg et Nantes étaient déjà équipées respectivement de 6 et 3 lignes de tramway lors de l'introduction d'un premier BHNS.

La longueur totale des lignes de tramway est d'environ 650 km en France, contre 2 800 km en Allemagne.

Selon le CERTU, la largeur de l'emprise au sol du BHNS est de 6,5 à 7 m en ligne droite, et de 9 à 11 m en courbe, contre respectivement 5,5 à 5,8 m et 7 à 7,5 m pour le tramway.

BHNS ou Tramway : les réflexions initiales de la FNAUT

De son analyse des errements en matière de TCSP, la FNAUT a conclu (FNAUT Infos 173) que l'effort d'innovation devait être poursuivi, mais recentré sur les techniques classiques fiables : trolleybus, BHNS, tramway classique, funiculaire voire téléphérique (FNAUT Infos 251).

Deux techniques fiables

La FNAUT a toujours estimé que le BHNS et le tramway étaient nécessaires. Des BHNS figurent d'ailleurs dans la liste des projets de TCSP recensés par la FNAUT pour justifier le 4ème appel à projets prévu lors du Grenelle de l'environnement (FNAUT Infos 245).

Les deux techniques sont fiables et leurs performances en vitesse et en régularité sont comparables si le BHNS est vraiment exploité comme un tramway (site propre intégral, priorité systématique aux carrefours).

La FNAUT a cependant été amenée à recommander un recours au tramway plus important que celui généralement préconisé par l'Etat et par les élus locaux (FNAUT Infos 218 et 245).

Coût global

Afin de réaliser des économies, les décideurs privilégient souvent le BHNS, mais ils n'envisagent que les dépenses immédiates. Choisir le BHNS à la place du tramway (ou le car à la place du train), c'est la solution de facilité.

Or ce qui compte, c'est le coût calculé sur la durée de vie de l'infrastructure et du matériel roulant (y compris les coûts d'exploitation, d'entretien de l'infrastructure et de renouvellement du matériel roulant). Dans toute comparaison tram/BHNS, il faut aussi prendre en compte la baisse récente du coût du tramway (Besançon). Quant au BHNS, il peut exiger un matériel de grande capacité aussi coûteux que le tramway en raison de sa durée de vie limitée.

Qualité de service

Le coût ne doit pas être le seul critère de choix, la priorité doit aller à la qualité du service offert par chaque mode et à son attractivité sur le public.

Les usagers apprécient particulièrement le transport ferroviaire (ils préfèrent le train à l'autocar). Le bus, même en site propre, garde une image, certes atténuée, de transport du pauvre. Le tramway est au contraire plus valorisant et attractif, pour l'usager : c'est un investissement lourd et pérenne.

Selon Ronan Golias, alors ingénieur urbaniste au GART : « une ville qui choisit le tram privilégie définitivement le transport public ».

Le tram offre un confort supérieur à celui du bus : roulement sans secousses, accélérations et décélérations plus douces, grand espace disponible à bord, pas de contraintes sur la disposition des sièges, accostage précis, facilité d'accès des usagers avec landaus, poussettes, fauteuils roulants, vélos, bagages...

Site propre

Avec le tramway, on a la garantie d'un site propre quasi-intégral et irréversible, bien respecté des automobilistes et livreurs, et les priorités aux feux sont considérées comme indispensables (mais elles sont souvent imparfaites). Or il existe de « vrais » BHNS (Nantes, Metz) et de « faux » BHNS. En effet, les élus locaux acceptent souvent des compromis avec la voiture (simples améliorations ponctuelles d'une ligne de bus, site propre partiel), ils apprécient la « souplesse » du BHNS. Mais la qualité de service reste alors très inférieure à celle d'un tramway.

Capacité

Seul le tramway offre la capacité nécessaire à la clientèle actuelle et future, dont le volume est généralement fortement sous-estimé (encadré).

Le tram est très attractif pour l'automobiliste (confort, vitesse et régularité), et il possède la capacité nécessaire pour répondre à la demande, en particulier pour encaisser les pointes de trafic et une augmentation future de la fréquentation en cas d'urbanisation nouvelle.

Inversement la capacité du BHNS est limitée par la longueur des bus (24 m pour les tricaisses). Et si le BHNS est bien réalisé, donc très attractif, il peut être rapidement victime de son succès, ce qui est depuis longtemps déjà le cas du Busway de Nantes (la FNAUT avait recommandé l'adoption du tramway sur son itinéraire, FNAUT Infos 221).

En résumé, la FNAUT a considéré que le tramway et le « vrai » BHNS ont chacun leur créneau de pertinence.

Quand le trafic potentiel est « élevé », le tramway est indispensable (Toulon) ; s'il est « modéré », le BHNS convient, le tramway serait surdimensionné (Lorient) ; en cas de doute, et même si le BHNS répond aux besoins à court terme et peut sembler moins coûteux, la FNAUT préconise le choix du tramway, qui dispose d'importantes réserves de capacité (matériel plus long, rames couplables) et dont le coût global semble comparable à celui du BHNS.

Afin de pouvoir préciser quantitativement les créneaux respectifs du BHNS et du tramway (attractivité, coûts, capacités) et dépassionner le débat grâce à un retour d'expérience objectif, la FNAUT a commandé à deux cabinets renommés, TransMissions et TTK, une expertise résumée dans les pages 4 à 8.

L'expertise de Trans-Missions et TTK

Tramway de Bordeaux (MD)

Afin de disposer de données quantitatives précises, la FNAUT a suscité un retour d'expériences sur les choix effectués en France entre bus à haut niveau de service (BHNS) et tramway. L'expertise a été réalisée en 2016 par les deux bureaux d'études Trans-Missions (Jean-Marie Beauvais et Mathias Cureau) et TTK (Marc Perez, Jérémie Gradelle et Etienne Trubert).

L'expertise a porté sur 9 TCSP, 6 BHNS : le TVM (Trans Val de Marne), le Teor de Rouen, le Busway de Nantes, le T-ZEN 1 d'Ile-de-France, le Mettis de Metz, le BHNS G de Strasbourg ; et 3 tramways : ceux de Lyon (T3), Tours (ligne A), Besançon (lignes 1-2).

Pour chacun de ces TCSP, les objectifs, le tracé, le choix du matériel roulant, le site propre et la vitesse commerciale, la fréquence, la fréquentation et les coûts estimés lors des études puis constatés après la mise en service, enfin le bilan économique ont été étudiés.

Qu'est-ce qu'un BHNS ?

Un bus peut circuler en site banalisé (mélangé à la circulation générale), en site réservé (ponctuellement franchissable par d'autres véhicules) ou en site propre intégral.

Un vrai BHNS doit disposer d'un site propre intégral et de priorités de franchissement des carrefours pour que ses performances (vitesse, régularité) soient voisines de celles du tramway.

L'accessibilité d'un BHNS peut être comparable à celle d'un tramway (quais hauts, plancher bas, mais l'accostage est moins précis), de même que l'amplitude horaire et la fréquence des services, l'équipement et le confort des arrêts, la qualité des correspondances avec les autres lignes du réseau, l'information des voyageurs et la tarification.

Un BHNS se caractérisant d'abord par ses conditions de circulation (il est plus « flexible » que le tramway), sa qualité de service peut grandement varier d'une réalisation à l'autre, contrairement au tramway pour lequel le site propre intégral est la norme.

Les paramètres des TCSP étudiés

Tracé et site propre

Les 9 TCSP étudiés ont pour la plupart une longueur de 10 à 20 km : 15 (tramway) et 16 (BHNS) en moyenne.

Le pourcentage de tracé en site propre est proche de 85 % : 77 % pour les BHNS et 91 % pour les tramways en moyenne, mais l'échantillon des TCSP étudiés est très restreint. Même dans le cas des tramways, le site propre est loin d'être intégral : 100 % du tracé à Lyon mais 90 % à Tours et 83 % à Besançon.

Matériel roulant

Un BHNS peut être un bus standard (12 m, 80 places), articulé (18 m, 110 places, environ 550 000 €) ou bi-articulé (24 m, 138 places, environ 900 000 €).

La motorisation peut être diesel, au gaz naturel ou électrique.

La longueur d'une rame de tramway peut varier de 23 m (Besançon, 132 places, 1 840 000 €) à 32 m (200 places) et même 43 m (Tours et Lyon, 291 places, environ 3 400 000 €).

La capacité est calculée comme la somme du nombre de places debout (à raison de 4 personnes par m²) et du nombre de places assises. En France, la capacité réelle du véhicule est estimée à environ 80% de cette capacité théorique, d'où 64, 88 et 110 voyageurs pour les BHNS et 106, 160 et 233 pour les tramways. En Allemagne, le « coefficient de confort » est de 65%, soit environ 2,5 personnes debout/m², pour que le confort du véhicule soit attractif, d'où 52, 72 et 90 voyageurs pour les BHNS et 86, 130 et 190 pour les tramways.

Fréquence et vitesse commerciale

La fréquence va de 7 à 3 minutes (2 même sur le tronc commun du TEOR).

Les vitesses commerciales des TCSP sont plus élevées que celle des bus classiques, qui est de 14 km/h en moyenne.

C'est plus la qualité du site propre que le type de matériel qui explique la vitesse d'un TCSP. La vitesse réelle peut être inférieure de 10 % à la vitesse calculée : la fréquentation dépassant souvent les prévisions, les arrêts en stations sont allongés en pointe suite à la congestion lors des montées/descentes.

Technique	BHNS						Tramway		
TCSP étudiés	TVM	TEOR	Busway	TZen1	Mettis	Ligne G	T3	Ligne A	Ligne 1-2
	IdF	Rouen	Nantes	IdF	Metz	Strasbourg	Lyon	Tours	Besançon
Date de mise en service	1993	2001	2006	2011	2013	2013	2006	2013	2014
Longueur de la ligne (km)	19,7	30	7	14,7	17,8	5,2	14,6	14,8	14,5
Proportion du tracé en site propre	93 %	45 %	87 %	82 %	85 %	80 %	100 %	90 %	83 %
Longueur du matériel roulant (m)	18	18	18	12	24	18	43	43	23
Fréquence en heure de pointe (min)	4	2	3,5	7	5	6	7,5	6	6
Vitesse commerciale (km/h)	23	17,5	21,5	30	18,6	19,5	35	18,5	18,2
Coût de l'infrastructure (M€)	(110)	223	85	106	235	31	196	442	261
Coût par km (M€) actualisé 2015	11-déc	7,4	12,2	7	13	5,9	13,4	29,8	17,7
Fréquentation prévue (voyageurs/jour)	43 000	40 000		8 000	36 000		16 000	55 000	43 000
Fréquentation 2015	55 000	52 000	36 000	6 000	32 000	10 000	32 000	62 000	40 000
Coût de fonctionnement par voyage (€)				3,24	1	0,97	0,82	0,67	0,95
Coût global par voyage (€)		1,65	0,99		2,89	1,76	2,4	2,49	3,3
Fréquentation par M€ investi au départ	260	269	424	57	136	323	138	124	115
Hausse de la fréquentation sur le tracé		40 %			28 %	40 %	100 %	162 %	30 %

Les 9 TCSP expertisés

Le TVM (Ile-de-France)

(Wikipedia)

Le TVM a été envisagé dès 1969 pour capter des déplacements banlieue-banlieue. Un BHNS a été retenu sans débat, des bus articulés de 18 m et un dépôt étant disponibles à la RATP. En 2007, la ligne, qui reliait Saint-Maur/Créteil à Rungis (12,5 km), a été prolongée de 7,2 km jusqu'à la Croix de Berny. Elle est en correspondance avec 33 lignes de bus, un métro, un tramway et 4 RER.

Le site propre est partagé en partie avec la ligne 393. La vitesse commerciale est de 23 km/h en heure creuse, la fréquence atteint 2 min avec la 393.

Le trafic initial prévu était de 43 000 voyageurs/jour ouvrable, le trafic observé a été de 30 000 (- 30 %), puis 55 000 (+ 28 %) après le prolongement de la ligne et renforcement de la fréquence.

Le coût du TVM est difficile à préciser : l'investissement, ancien, a été réalisé en deux phases, certains coûts sont cachés (matériel, dépôt).

Les usagers du TVM, très mécontents, commencent à s'en détourner en raison de son irrégularité (site partagé avec la 393, priorités insuffisantes aux carrefours) et de son manque de capacité. Il est prévu d'introduire des bus électriques de 24 m, mais un tramway est écarté bien que l'axe soit largement dans son domaine de pertinence et alors que la situation va s'aggraver en 2017 avec la mise en service prévue de la branche Est Saint Maur-Noisy le Grand. Selon les experts, le TVM est donc victime de son succès, pourtant très relatif.

Le TEOR (Rouen)

(Wikipedia)

Après la mise en service du Métrobus en 1994, le TEOR a été adopté en 1999, le tramway étant jugé trop coûteux. Il comprend 3 lignes T1, T2 et T3. La pente est supérieure à 6% vers le quartier prioritaire « Les Hauts de Rouen », mais la T1 laisser la possibilité d'y insérer ultérieurement un tramway.

Le site propre n'est effectif qu'au centre-ville et vers le campus universitaire (45% du tracé) : 25% du tracé est en site protégé, 20 % en site réservé (la voie peut être ponctuellement franchissable par les autres véhicules). Mais il y a priorité aux feux et guidage optique aux stations sur tout le tracé.

La vitesse commerciale attendue était de 20 km/h, qui est celle du Métrobus, la vitesse observée n'est que de 17,5 km/h et elle se dégrade.

La fréquentation prévue, 49 000 voyageurs/jour, a été atteinte en 2011, elle est aujourd'hui de 52 000.

Malgré le site propre sur le tronc commun et la priorité aux feux, des trains de bus se forment parfois. Un tramway pourrait être implanté sur le tronc commun mais la rupture de charge serait dissuasive. L'introduction de bus tri-caisses serait délicate (dénivelé et insertion). En 2018, la création d'une ligne T4 nord-sud est prévue (8,5 km entièrement en site propre).

Le Busway (Nantes)

(MD)

Sur l'itinéraire prolongeant une ligne de tramway vers le sud-est, le trafic attendu n'était que de 17.000 voyageurs/jour et ce tronçon de 4 km réalisé en tramway aurait coûté 135 M€. Les élus ont donc choisi un BHNS sur un tracé un peu différent et plus long (7 km) entre la cathédrale et la Porte de Vertou. Un BHNS semblait alors tout à fait en mesure de faire face au trafic prévu ; le pont SNCF aurait été peu adapté au tramway compte tenu des rampes et de la perspective du château, une troisième ligne de tram sur le tronc commun aurait conduit à des problèmes d'exploitation, enfin un tramway aurait manqué de souplesse (en cas de perturbation, le BHNS peut passer sur la voirie ordinaire).

La vitesse commerciale du Busway atteint 22 km/h contre 20 pour le tram et 18 pour le Chronobus.

Ouvert fin 2006 avec 20 500 voyageurs/jour, le Busway, exploité avec des bus de 18 m, est aujourd'hui saturé avec 38 000. On observe parfois jusqu'à 2300 voyages par heure et par sens.

Il est prévu de passer en 2018 à des bus électriques de 24 m permettant de faire face à un trafic de 52 000 voyageurs/jour (les prévisions donnent une fourchette de 40 000 à 45 000). Une 5e ligne de TCSP devrait d'ici 2025 contribuer à désaturer le Busway.

Le T Zen 1 (Ile-de-France)

(Wikipedia)

Ce BHNS relie les gares RER de Lieusaint et Corbeil. En 1999, un tramway était envisagé pour capter les déplacements banlieue-banlieue qui se multiplient avec la création des villes nouvelles de Sénart et Evry, puis les prévisions de trafic ont été revues à la baisse (10 000 voyageurs/jour, puis 6 000). Le trafic observé est conforme à ces prévisions peu ambitieuses.

La ligne est peu utilisée de bout en bout. La croissance démographique et économique de Melun-Sénart est moins forte que prévue, la population concernée est très motorisée et n'a pas de problèmes de stationnement, les interstations sont très longues (1 km), la fréquence faible en heure creuse.

Une hausse de la fréquentation (16 000 voyageurs/jour) est cependant attendue en 2019 avec la mise en site propre intégrale pour atteindre une vitesse commerciale de 32 km/h, la mise en service des T-Zen 2 Corbeil-Le Coudray et T-Zen 4 Carré Sénart-gare de Melun qui seront en correspondance, et l'urbanisation en cours le long de la ligne. Mais des contraintes sur l'usage de la voiture ne sont pas envisagées.

Le bilan du T-Zen 1 est donc médiocre : l'offre est très inférieure à ce que permet un BHNS, et l'investissement a été très coûteux (6,7 M€/km) au regard de la fréquentation.

Le Mettis (Metz)

(Wikipedia)

En 2008, un projet ambitieux de BHNS a été élaboré à Metz, après passage de l'agglomération à gauche : le trafic stagnait ; les bus roulaient à 10 km/h dans le centre et y étaient trop nombreux ; une réorganisation du réseau était nécessaire. La fréquentation potentielle était à l'interface BHNS-tramway. Le coût affiché par le CERTU était 4 à 10 M€ / km pour le BHNS contre 15 à 35 M€ / km pour le tramway. L'insertion d'un BHNS dans le centre historique aux rues étroites semblait plus souple.

Ce BHNS comprend 2 lignes, dont un tronc commun de 5,6 km utilisé par d'autres lignes de bus. Les travaux ont été comparables à ceux exigés par un tramway, 2 des 3 parcs-relais sont mal positionnés. La vitesse commerciale est de 17,6 km/h sur la ligne A, qui dessert des zones denses et où les arrêts sont donc longs, et 19,6 km/h sur la ligne B, pour un objectif de 20 km/h. Le tronc commun est saturé, il n'y a ni correspondance entre les deux lignes ni accès direct au quartier de la Cathédrale.

Une erreur a été évitée : 27 bus hybrides Van Hool de 24 m ont été achetés au lieu des 35 bus de 18 m prévus. Le trafic devait passer de 25 000 (somme des trafics des 3 lignes remplacées) à 36 000 voyageurs/jour, le trafic observé est de 32 000. Sans être un succès commercial (le nombre de voyages par an et par habitant à Metz n'est que de 83), le Mettis est déjà saturé à l'heure de pointe du matin, des services sont doublés avec les véhicules de réserve.

La ligne G de Strasbourg

(Wikipedia)

L'objectif était d'obtenir une liaison directe performante entre la gare centrale de Strasbourg, le quartier de Cronenbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise (la ligne de bus 19 transportait 10 000 voyageurs/jour, avec une fréquence 3 min en pointe). Un prolongement de la ligne D de tramway aurait capté une clientèle trop faible, d'où le choix d'un BHNS.

80% du tracé est en site propre avec priorité aux feux. La vitesse commerciale prévue, 20 km/h, est obtenue. La fréquentation prévue, près de 10 000 voyageurs/jour, est atteinte. Sur le même corridor, la ligne de bus 19 maintenue a un trafic de 4 000 voyageurs/jour.

Il est envisagé de prolonger la ligne G depuis la gare SNCF vers l'arrêt de tram « Etoile Bourse » en passant par la ceinture des boulevards. Cette extension en rocade permettrait de soulager les lignes de tramway du centre-ville.

Le T3 de Lyon

(MD)

Ce tramway - un choix évident - a été réalisé sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL), avec deux objectifs : relier la zone industrielle de Meyzieu à la gare part Dieu (T3 LEA) (36 000 emplois et 67 000 habitants à moins de 500 m de la ligne) ; desservir l'aéroport de Saint-Exupéry (LESLYS).

La vitesse commerciale prévue de LEA était de 40 km/h, la vitesse observée est de 35 km/h. Des rames de 43 m ont remplacé les rames de 32 m.

La clientèle estimée en 2000 était de 14 000 voyageurs/jour pour un trolleybus et 16 000 pour un tramway. La clientèle observée au départ a été de 22 000, elle est aujourd'hui de 32 000.

La ligne A de Tours

(MD)

Le tramway s'est imposé sur l'axe nord-sud de Tours par sa capacité. Il partage plusieurs tronçons avec la voiture et les bus. Des rames de 43 m (et non de 32 m comme prévu au départ) sont utilisées. La fréquentation prévue pour 2018 était de 55 000 voyageurs/jour. Mais elle atteignait déjà 62 000 en 2014. Une fréquentation supplémentaire est attendue des nombreux programmes immobiliers longeant le tracé.

Le coût de l'investissement a été élevé (29 M€/km). Le dépôt a été prévu pour 2 lignes. Une partie du surcoût provient de l'importance attachée à l'esthétique des rames (intérieur et extérieur) et des aménagements urbains (de façade à façade, alimentation par le sol dans le centre historique). Mais c'est à ce prix que le projet a vaincu les réticences des habitants de Tours.

Le tramway de Besançon

(Wikipedia)

Le tramway s'est imposé aussi à Besançon. Dès 1978, sous l'impulsion d'André Régani, la ville a mis en place ce qu'on appelle aujourd'hui un Plan de Déplacements Urbains. Cette politique ambitieuse permet de multiplier par deux l'usage des transports publics, qui passe rapidement de 60 voyages par habitant par an à 120.

En 2009, les bus étant pénalisés par la congestion automobile croissante et le centre-ville asphyxié par les bus, le principe d'un TCSP lourd a été adopté. Le potentiel de fréquentation identifié était à l'interface entre BHNS et tramway. Après un débat de fond, le Grand Besançon a pris conscience de la nécessité d'une vision d'avenir, plus ambitieuse avec le tramway qu'avec le BHNS.

La question de l'image renvoyée aux non-usagers des transports a également joué en faveur du tramway.

2 lignes ont été ouvertes en 2014, dont 60 % en tronc commun. Elles relient 3 des 4 pôles d'échanges de l'agglomération et desservent le centre-ville et, pour la ligne 2, la gare SNCF. La vitesse commerciale est un peu inférieure à l'objectif (18,6 km/h au lieu de 20 km/h), mais supérieure de 70% en pointe à celle de l'ancienne ligne de bus.

Le matériel CAF de 24 m est bien adapté à la fréquentation prévue. La capacité restreinte des rames (132 places) permet d'assurer une fréquence soutenue pour un coût limité. Des stations et un dépôt adaptables à des rames de 40 m sont prévues en cas de surcharge des rames actuelles.

La fréquentation prévue était de 43 000 voyageurs/jour, la fréquentation observée n'est que de 40 000 mais on est encore en phase de montée en charge, la fréquentation du réseau était déjà élevée et une urbanisation est prévue à l'est de Besançon. Face à un budget contraint, le Grand Besançon a recherché une optimisation systématique des coûts d'investissement, sans pour autant réaliser un tramway « low-cost », d'où un coût de 16 M€km, dans la fourchette haute des BHNS et la fourchette basse du tramway, en cohérence avec un axe se situant dans la zone de pertinence commune au BHNS et au tramway. Le coût d'exploitation est de 6,6 €/km (roulage et maintenance) contre 5,7 pour Mettis.

Le tramway a peu augmenté l'offre de transport mais a permis la régularité du temps de parcours aux heures de pointe et le désengorgement de l'hyper-centre : le nombre de bus circulant rue de la République a été divisé par deux.

Centre de maintenance du tramway du Mans (MD)

Fréquentation, coûts et capacités des TCSP

Les fréquentations des TCSP sont difficiles à mesurer : les méthodes de recueil des données varient d'une ville à l'autre ; souvent, la création du TCSP ne vient pas seulement remplacer une ou deux lignes du réseau, c'est l'ensemble du réseau qui évolue.

L'effet TCSP

Il est alors délicat de déterminer la variation de la fréquentation sur le seul corridor du projet TCSP ; il faut attendre que la période de montée en charge de la fréquentation du TCSP soit passée ; la fréquentation observée dépend du tracé retenu pour le TCSP ; l'évolution démographique et l'urbanisation le long du tracé n'ont d'effets qu'à long terme.

Malgré ces difficultés, les experts ont pu constater que **l'effet tramway est nettement plus fort que l'effet BHNS**. La fréquentation du transport public augmente de 30 % (cas du Mettis) à 50 % suivant la qualité du site propre quand on met en place un BHNS sur un axe donné, alors qu'elle augmente de 100 % au moins quand on met en place un tramway (150 % dans le cas des lignes A et B de Strasbourg ; à Besançon, la hausse n'a été que de 30 %, mais la mise en service est récente et les bus étaient déjà très fréquentés).

Le tramway a également un impact plus fort que celui du BHNS sur la fréquentation de l'ensemble du réseau.

Le coût initial et le coût global

Les coûts cités, actualisés, concernent l'année 2015. L'importance et les coûts des aménagements urbains varient beaucoup d'un TCSP à l'autre.

La dépense initiale

Le coût kilométrique moyen des BHNS étudiés (infrastructure seule) est de 7,1 millions €contre 19,6 pour le tramway ; le matériel tramway est en gros deux fois plus cher que le matériel routier à capacité égale.

Cependant, le coût d'un tramway se rapproche de celui d'un BHNS si on limite les aménagements urbains et si on compare le tramway à un « vrai » BHNS en site propre intégral (Busway, Mettis) et utilisant du matériel de 24 m, de capacité maximale (Mettis).

Si on souhaite limiter le montant de la dépense initiale, le choix du BHNS s'impose. Mais un choix rationnel exige d'évaluer en priorité **le coût global du TCSP**, c'est-à-dire de prendre en compte les dépenses d'investissement sur le cycle de vie du matériel roulant, et les dépenses de fonctionnement.

La durée de vie moyenne d'un tramway est de 35 ans, celle d'un bus de 12,5 ans.

Le coût global du BHNS par voyageur transporté est inférieur à celui du tramway pour une fréquentation donnée. Mais la différence est faible (7 % seulement si la fréquentation est supérieure à 54 000 voyageurs/jour) et diminue quand la fréquentation croît.

La capacité du TCSP

Si un BHNS dispose d'un bon site propre, semblable à celui d'un tramway, il peut être victime de son succès : le Busway de Nantes est aujourd'hui complètement saturé. Il faut alors augmenter la capacité des véhicules, mais leur longueur est limitée à 24 m (bus bi-articulé de capacité théorique 138 places), et augmenter la fréquence des passages, mais des difficultés d'exploitation apparaissent alors.

Manifestement, le BHNS est adapté aux fréquentations d'importance moyenne, le tramway aux fortes fréquentations en raison de la plus forte capacité de ses rames (au besoin, deux rames peuvent être accouplées).

Il est donc essentiel de déterminer la capacité maximale d'un BHNS, qui va déterminer la frontière entre les domaines de pertinence respectifs du BHNS et du tramway.

La capacité maximale du BHNS

Cette capacité maximale est évaluée par le nombre N de voyageurs quotidiens par jour ouvrable sur la ligne. Elle dépend de nombreux paramètres :

- **la capacité C du matériel roulant ;**
- **le coefficient c de confort** (les experts ont adopté la norme allemande, 65 % de la capacité théorique, on offre ainsi de bonnes conditions de transport à l'automobiliste, habitué au confort de sa voiture et craignant l'entassement, et on maximise le report modal) ;
- **la longueur L de la ligne** (deux hypothèses ont été envisagées : une ligne « courte » de 8 km environ comparable à celle du Busway, une ligne « longue » de 16 km environ comparable à celle du Mettis) ;
- **le coefficient de pointe p** (rapport entre le nombre N de voyageurs/jour sur la ligne et le débit maximal n à l'heure de pointe : p=N/n) ; les experts utilisent la valeur moyenne 20 pour une ligne courte et la valeur moyenne 30 pour une ligne deux fois plus longue (des trajets hors zone dense sont alors observés) ;
- enfin **la fréquence maximale de passage des véhicules**. Deux hypothèses de fréquence ont été examinées : 3 minutes (cas du Busway) soit P = 20, et 5 minutes (cas du Mettis) soit P = 30. La seconde est la plus réaliste si on veut éviter les difficultés d'exploitation (formation de trains de bus). En effet :

- le site propre du BHNS n'est jamais continu, les hiatus peuvent engendrer de l'irrégularité (emprunt, voire blocage, par un automobiliste) ;
- il y a souvent un tronc commun entre deux lignes de BHNS (et même d'autres lignes de bus comme à Metz) ;
- les bus peuvent être bloqués aux carrefours s'ils sont trop fréquents, c'est le cas du Busway, car les élus veulent toujours ménager les automobilistes ;
- il peut y avoir des croisements avec d'autres lignes de bus auxquelles on veut accorder des priorités (des Chronobus dans le cas du Busway) ;
- la durée des montées/descentes peut être irrégulière et supérieure aux prévisions en raison de l'affluence.

Enfin il faut disposer d'une réserve de capacité, donc voir grand dès la conception du TCSP (le prix des carburants routiers peut remonter brutalement ; les contraintes apportées peu à peu sur la circulation automobile peuvent s'accentuer : vitesse limitée à 30 km/h , augmentation du coût du stationnement et des amendes, péage urbain).

Le nombre maximum n de voyageurs qui peut être écoulé pendant l'heure de pointe d'un jour ouvrable sur une section centrale de la ligne dans le sens le plus chargé est égal à la capacité réelle cC du véhicule multipliée par le nombre P de passages à l'heure. On en déduit **N = pn**. Exemple : pour un BHNS de 24 m et une fréquence de 5 minutes, cC = 90 d'où n = 90 x 12 =1080 et N = environ 22 000 ou 33 000 suivant L (36 000 ou 54 000 si on choisit P = 20).

Si un BHNS est équipé de bus de 24 m, si le coefficient de confort est de 65 % et si la fréquence est limitée à 5 minutes (P = 12), le BHNS n'est adapté que si le trafic prévu est au plus d'environ 22 000 voyageurs/jour (ligne courte) ou 33 000 voyageurs/jour (ligne longue).

		n	N(8km)	N(16km)
		c = 0,65 ; P = 12 (fréquence 5 minutes)		
BHNS	18 m	864	17280	25960
BHNS	**24 m**	**1080**	**21600**	**32400**
TRAM	24 m	1032	20640	30960
TRAM	43 m	2280	45600	68400
		c = 0,65 ; P = 20 (fréquence 3 minutes)		
BHNS	18 m	1440	28800	43200
BHNS	**24 m**	**1800**	**36000**	**54000**
TRAM	24 m	1720	34400	51600
TRAM	43m	3800	76000	114000

Théorie et expérience

La limite de capacité du BHNS déterminée ci-dessus (22 000 voyageurs/jour pour une ligne courte ou 33 000 voyageurs/jour pour une ligne longue, la fréquence étant limitée à 5 minutes), est conforme à l'expérience.

Le Busway de Nantes (7 km) fonctionne mal à une fréquence de 3 minutes. Il est saturé avec une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour et des bus de 18 m, l'entassement des usagers est insupportable, l'introduction de bus de 24 m ne suffira pas à le désaturer. Le Mettis de Metz (18 km, bus de 24 m) a une fréquence de 5 minutes et son fonctionnement est en limite de robustesse, il est presque saturé avec une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour observée en 2017 (32 000 seulement en 2015).

A Tours, la fréquentation prévue de la 2ème ligne de tramway est de 39 000 voyageurs/jour avec une fréquence de 6 minutes : le tramway est justifié.

Les recommandations des experts

A partir de leur étude approfondie de 9 TCSP, les experts pu formuler des recommandations destinées aux autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMU).

● Il ne faut pas chercher seulement à répondre à la demande de court terme : le trafic futur peut être beaucoup plus important que le trafic attendu lors de la mise en service, notamment si une urbanisation est prévue le long du tracé, si une politique de maîtrise de la voiture est mise en œuvre (restriction de l'espace accessible en voiture et de la vitesse, hausse du coût du stationnement, voire péage urbain) ou si le pétrole, donc le carburant routier, subit une forte hausse. **Il faut donc ménager une réserve de capacité** en tenant compte des seuils de capacité entre BHNS et tramway, et prévoir une longueur adéquate du matériel roulant.

● **Le choix du tramway s'inscrit dans une politique plus volontariste.**

Le tramway permet de satisfaire une demande plus importante et répond donc à un **objectif environnemental** plus ambitieux : il attire davantage d'usagers, séduit les automobilistes, possède une forte réserve de capacité et structure davantage la ville.

Le tramway a un **impact urbanistique plus structurant** que le BHNS. Il valorise davantage la ville par son image. Par sa pérennité (les rails sont inamovibles, au contraire d'une plateforme pour autobus), il induit davantage de projets (logements, commerces, équipements publics) le long de ses lignes : cette densification forte engendre une croissance de la fréquentation souvent supérieure aux prévisions.

Une autre approche

Jean-Marie Beauvais a proposé d'effectuer le choix entre BHNS et tramway non pas à partir du trafic prévisible (qui dépend fortement du choix de la technique retenue) mais du trafic T observé sur l'axe considéré avant l'introduction du TCSP. A partir des exemples de Tours, Lyon, Metz et Strasbourg, la hausse du trafic T est estimée à 34 % si le BHNS est choisi, à 131 % si le tram est choisi. On peut alors prévoir le trafic du TCSP et le comparer au seuil de pertinence BHNS/tramway.

On peut aussi comparer le coût de l'investissement (initial et global) et le coût global par voyage des deux modes.

Si T est égal à 6 millions de voyages par an, soit environ 19 300 par jour, le trafic passe à 8,0 millions/an (25 800 voyageurs/jour) avec le BHNS ou 13,9 millions/an (44 800 voyageurs/jour) avec le tramway.

Les données suivantes ont été utilisées : une ligne de 15 km, un coût par km de 20 M€ pour le tramway et de 10 M€ pour le BHNS, une même fréquence de passage de 6 minutes à l'heure de pointe (donc une même qualité d'offre), un coefficient de confort 80 % (capacité des rames selon la norme française), une vitesse moyenne de 19 km/h.

Dans les deux cas, 22 rames sont nécessaires (service et réserve). Dans le cas du tramway, il s'agit de rames de 200 places coûtant 2,8 M€ pièce et dans le cas du BHNS, de rames de 110 places coûtant 650 000 €. La différence de capacité des rames tient au fait que le tramway doit faire face à une fréquentation sensiblement supérieure.

L'investissement initial se monte à 355 M€ 2015 pour le tramway (infrastructure 300 + rames 54) et à 164 M€ pour le BHNS (150 + 14).

Le calcul du coût global a été fait pour une durée de vie de 50 ans pour l'infrastructure, et pour le matériel roulant 31,5 et 12,5 respectivement. Les parcours sont identiques, les coûts d'exploitation sont de 8 et 6 €/km respectivement. Les frais financiers des emprunts ont été calculés pour un taux d'intérêt de 2% par an.

Il en résulte un coût global annuel de 21,3 M€ pour le BHNS et 33,8 M€ pour le tramway. Si on suppose que le tarif moyen est de 0,8 €/voyage, les recettes sont respectivement de 6,4 et 11,1 M€, d'où une charge pour la collectivité de 14,9 M€ (BHNS) ou 22,7 (tramway) et le coût global par voyage : 1,86 € (BHNS) et 1,63 € (tramway).

Le BHNS est deux fois moins cher que le tramway en investissement initial. Mais le tramway est globalement moins cher par voyage effectué, d'environ 12 % dans l'exemple ci-dessus.

Conclusion de la FNAUT : le créneau du tramway est sous-estimé

L'expertise des cabinets Trans-Missions et TTK montre que 4 des BHNS étudiés, nettement saturés (TVM, tronc commun du TEOR, Busway) ou très proches de la saturation (Mettis), relevaient du tramway. A l'inverse, les capacités du T Zen1 et du BHNS G de Strasbourg sont bien adaptées aux fréquentations observées.

Le choix du tramway à Tours a été courageux (matériel de 43 m) mais réaliste. A Lyon il était évident ; il l'était moins à Besançon, où il a été pourtant soutenu par la FNAUT, mais il est conforté par l'expérience, les élus se sont montrés ambitieux car le tramway dispose d'une bonne réserve de capacité.

L'expertise confirme donc le point de vue initial de la FNAUT :

- chaque mode, BHNS et tramway, a son créneau de pertinence ;
- les élus ont tendance à sous-estimer la clientèle potentielle des TCSP, et plus particulièrement celle du tramway car l'attractivité du tramway est supérieure à celle du BHNS (confort, moindre sensibilité aux perturbations affectant la régularité : verglas, neige, stationnement sauvage, livraisons, circulation des véhicules prioritaires...) ; les recettes commerciales sont donc plus élevées ;
- la fréquentation d'un BHNS dépend de la qualité du site propre, celle d'un tramway est toujours supérieure aux prévisions ;
- les élus qui privilégient le BHNS sur la base d'une vision financière à court terme, poussés par l'Etat dans le cadre des appels à projets de TCSP, oublient que sa capacité est limitée.

La pertinence économique du tramway est donc sous-estimée par les élus. Autres avantages du tramway :

- la possibilité d'économies d'échelle, si on construit une 2e ligne de TCSP dans une agglomération, est plus prononcée avec un tramway qu'avec un BHNS (voir encadré page 9) ;
- la propulsion et le freinage sont systématiquement électriques ;
- il est possible d'allonger les rames et de les coupler ;
- à noter la possibilité d'emprunter le réseau ferroviaire local sans rupture de charge (tram-train, FNAUT Infos 259) et l'absence de surcoûts pour la sécurité en cas d'utilisation de tunnels.

Dans leur choix d'un système de TCSP, les élus doivent prendre en compte sans timidité l'attractivité du tramway, le développement démographique de l'agglomération, et une politique de maîtrise de la voiture.

L'histoire du tramway grenoblois

Tramway de Grenoble (MD)

On vient de fêter les 30 ans du tramway grenoblois. L'ADTC a joué un rôle décisif dans la réintroduction de ce mode de transport dans l'agglomération grenobloise par ses interventions techniques, pédagogiques et politiques.

Une situation à débloquer

Au début des années 1970, la situation des transports en commun était désastreuse. Les collectivités locales décidèrent de réagir en créant une autorité organisatrice, le SMTC, et une nouvelle entreprise exploitante, la SEMITAG, issue de l'ancienne SGTE.

C'est au même moment, en 1974, que fut créée l'ADTC, avec pour principal objectif l'introduction du tramway moderne utilisé avec succès dans les villes suisses et allemandes. L'ADTC a rapidement rassemblé un millier d'adhérents.

La première mesure d'importance prise par le SMTC pour améliorer la circulation des bus et trolleybus fut d'instaurer un « tronc commun » sur voie réservée de la gare vers l'hypercentre (dans un seul sens), mais ce dispositif atteignit vite ses limites : des embouteillages de bus nuisaient à la régularité et il était impossible d'augmenter la capacité du dispositif. Le recours au tramway, préconisé par l'ADTC, aurait dû alors s'imposer naturellement.

Trois obstacles à franchir

L'image de marque du tramway, disparu dans l'agglomération grenobloise depuis 1952, était alors déplorable : faute d'investissements, il était perçu comme un engin « brinquebalant », inconfortable, lent, bruyant, dangereux pour les piétons et les cyclistes,…

D'autre part, la municipalité grenobloise de l'époque ne s'intéressait qu'au Poma 2000, un système de transport prétendu « innovant » mais dont les coûts de construction et d'exploitation étaient inconnus et l'insertion en milieu urbain dense très difficile.

Enfin il était difficilement imaginable, à l'époque, de faire circuler un tramway en site propre, ce qui exigeait de réduire fortement l'espace accessible à l'automobile en ville. Un vrai scandale aux yeux de l'Automobile-Club local !

L'action pédagogique de l'ADTC

Pour vaincre ces obstacles, l'ADTC a développé toute une pédagogie auprès des élus, des associations et syndicats, des décideurs économiques et du grand public. Un voyage à Zurich, organisé à son initiative par la municipalité grenobloise a permis de démontrer l'efficacité du tramway moderne.

Cet effort pédagogique intense a été efficace. Au bout de 7 ans d'interventions de l'ADTC, les élus du SMTC ont accepté de faire étudier l'hypothèse du tramway : l'étude réalisée par l'Agence d'urbanisme et le SMTC a vite démontré sa pertinence.

Une évolution de l'opinion

En 1974, l'opinion était très majoritairement hostile au tramway. Mais son évolution a été spectaculaire : lors du référendum de juin 1983, 53 % de la population grenobloise s'est prononcée en faveur du projet (l'ensemble des lignes A et B). Ces deux lignes ont été ouvertes en 1987 et 1990 respectivement. L'ADTC a soutenu les associations de personnes handicapées qui réclamaient que le matériel roulant soit accessible à tous.

Les lignes C et D ont été ouvertes en 2006, la ligne E en 2015.

Un succès commercial remarquable

Grenoble est aujourd'hui l'une des rares agglomérations françaises où la part modale de la voiture dans les déplacements urbains est inférieure à 50 %. L'introduction du tramway a métamorphosé le centre-ville, les grands boulevards (l'autopont a été détruit, la plateforme est engazonnée) et les banlieues desservies.

Et aujourd'hui, tous les habitants de l'agglomération ou presque réclament que leur commune soit desservie par le tramway. Le nouveau Plan de Déplacements Urbains doit être l'occasion de relancer le développement du réseau de tramway - les besoins insatisfaits sont encore importants - en direction des communes de banlieue (Pont de Claix, Sassenage et Meylan).

Autres villes

Toulon : un BHNS fantaisiste

Selon la Métropole Toulon Provence Méditerranée, les lignes de bus 1, 8 et U ont une fréquentation totale de 22 350 voyageurs par jour ouvrable ; la 1 et la 8 seraient remplacées par le BHNS en projet, le trafic de la U s'effondrerait. Or la fréquentation du BHNS prévue à terme est de 50 540 voyageurs/jour : le facteur d'amplification de la fréquentation provoqué par le BHNS serait donc d'environ 120 % !!! La prévision est fantaisiste : un tel facteur n'est observé qu'avec le tramway.

Et si elle était réaliste, un BHNS serait bien incapable d'écouler un trafic aussi important, surtout à la fréquence prévue de 7 minutes et avec un site propre aussi imparfait... A Metz, où le Mettis transporte aujourd'hui 36 000 voyageurs/jour, le trafic initial était de l'ordre de 25 000 voyageurs/jour.

Bordeaux : une autre fantaisie

Un BHNS de 21 km, qualifié de « complément innovant du tramway », est prévu entre la gare Saint-Jean et Saint-Aubin, à travers un secteur en développement. Le site propre sera limité aux « points noirs » soit 50 % du tracé, la fréquence en pointe sera de 5 minutes. Les coûts ont été systématiquement minorés pour disqualifier le tramway. Aucune évaluation du coût global n'a été effectuée. Le trafic serait de 50 000 voyageurs/jour ouvrable, il est irréalisable avec un BHNS.

Le saviez-vous ?

Tramway, BHNS et climat

Alstom et le cabinet Carbone 4 ont comparé l'empreinte carbone des tramways et des BHNS pendant tout leur cycle de vie : construction, exploitation et maintenance. L'analyse d'une ligne conventionnelle de 10 km implantée en Belgique a démontré que, pour une même capacité de transport, sur 30 ans, un tramway émet moitié moins de CO_2 qu'un BHNS diesel, et 30% de moins qu'un BHNS hybride.

Economies d'échelle

Si on construit une 2ème ligne de tramway dans une agglomération, son coût kilométrique est nettement inférieur à celui de la première : un tronc commun entre les deux lignes est souvent possible ; la deuxième ligne, souvent implantée sur une axe secondaire, exige moins de travaux de renouvellement urbain ; un seul dépôt est nécessaire ; le personnel de conduite et d'entretien est déjà formé ; les études sont moins coûteuses... En Allemagne, les lignes de tramway « secondaires » ne coûtent que de 12 à 15 M€/km.

Dans le cas d'une 2ème ligne de BHNS, des économies d'échelle analogues sont possibles, mais moins importantes, les investissements se faisant sans réserve de capacité.

La grève à la SNCF et les voyageurs

(MD)

La grève des cheminots est très pénalisante pour les voyageurs. Sa prolongation est insupportable et injustifiée.

La FNAUT respecte le droit de grève, mais elle observe que ce droit contredit le droit à la mobilité, tout aussi légitime et lui aussi inscrit dans la loi. Un compromis raisonnable doit donc être trouvé entre ces deux droits. Or, à aucun moment, les syndicats grévistes n'ont consulté la FNAUT sur l'objet ou les modalités de la grève.

Par ailleurs, la FNAUT ne prend pas parti pour ou contre le gouvernement ou ces syndicats. Elle approuve certains objectifs de l'un comme des autres.

La prolongation de la grève SNCF est incompréhensible et dangereuse aux yeux de la FNAUT.

Une grève très pénalisante pour les voyageurs

En pratique, la grève entraîne des perturbations importantes non pas 2 jours sur 3, comme l'affirment les syndicats qui l'organisent, mais aussi les trois jours qui suivent. Sur de nombreuses lignes, le trafic ferroviaire est totalement interrompu. La grève impacte donc fortement la vie professionnelle et personnelle des voyageurs, qu'ils effectuent des déplacements quotidiens ou occasionnels. **Les voyageurs plus pénalisés sont les plus modestes d'entre eux, captifs du train** : salariés modestes, travailleurs précaires, étudiants, lycéens - et tous ceux qui ne peuvent télétravailler ou covoiturer.

Contrairement à ce qui est parfois affirmé (« deux Français sur trois se sont habitués à la grève »), de nombreux voyageurs ne trouvent pas d'alternative au train : leur galère est vite devenue insupportable.

L'information des voyageurs

Les voyageurs ne sont informés des services maintenus un jour de grève que la veille à 17 h : ce délai trop bref ne leur permet pas de s'organiser dans des conditions satisfaisantes (voir encadré).

Les informations fournies ne sont pas toujours fiables (services des périodes sans grève, cas d'indisponibilité du matériel roulant devant assurer des services annoncés). Elles sont parfois contradictoires (en gare, site internet, application, fil twitter).

L'absence de desserte des petites lignes et petites gares

La FNAUT déplore l'absence de tout service sur certaines petites lignes, en particulier en Auvergne-Rhône-Alpes : non seulement, en dehors des jours de grève, à peine 50 % des trains TER circulent dans cette Région mais, pendant ces périodes de 3 jours, tous les trains ont été supprimés pendant plus de deux semaines sur de nombreuses lignes (Grenoble-Gap, Annecy - Saint-Gervais, Lyon - Lozanne, Bourg-en-Bresse - Oyonnax, Clermont-Volvic, Clermont-Montluçon, Clermont - Le Puy-en-Velay et Clermont-Aurillac).

Le matériel et le personnel nécessaires étaient disponibles, mais SNCF Mobilités a préféré inciter les voyageurs à covoiturer ou à utiliser les cars Ouibus, inconfortables et bien plus lents que les trains. S'agit-il d'un calcul pour habituer les usagers à se passer du train et faciliter ainsi les fermetures des petites lignes qu'elle souhaite obtenir ? La SNCF doit s'expliquer, ainsi que la Région qui a laissé faire.

La desserte des petites gares situées sur des lignes importantes n'est pas assurée : c'est le cas, dans les Hauts de France, entre Compiègne et Saint-Quentin. Les gares de Maubeuge et de Cambrai ne sont pas desservies par les trains Intercités les jours de grève, les trains ont pour terminus Saint-Quentin.

Une prolongation injustifiée

Les députés, élus par l'ensemble de la population (les responsables syndicaux ne le sont que par une partie des cheminots) ont adopté la réforme ferroviaire (en première lecture) et le Sénat s'apprête à faire de même. La prolongation de la grève n'est donc plus justifiée : c'est au seul Parlement de faire la loi.

La FNAUT a donc demandé :

- **au gouvernement**, de préciser les conditions dans lesquelles la dette ferroviaire sera reprise par l'Etat, de renforcer l'investissement sur le réseau ferré et de lancer, en lien avec les régions, un programme spécifique de sauvegarde des lignes régionales dégradées et menacées de disparition faute d'entretien depuis des années ;
- **aux syndicats**, de mettre fin à une grève devenue incompréhensible pour l'opinion, qui affecte gravement l'activité économique et met leur entreprise et le rail en péril, d'accepter la modification du statut juridique de la SNCF et de renoncer à leur opposition dogmatique à l'introduction de la concurrence. L'ARAFER l'a bien montré, la concurrence entre opérateurs a eu des effets bénéfiques dans tous les pays européens où elle a été introduite.

Le service prévisible

La loi Bertrand du 21 août 2007 n'avait pas pour objectif de limiter l'exercice du droit de grève mais de limiter la gêne subie par les voyageurs. Elle donne aux transporteurs urbains ou ferroviaires les moyens d'informer les usagers sur les services maintenus en période de grève ou autre perturbation (travaux). Les transporteurs doivent s'engager à réaliser le service annoncé : c'est le service prévisible garanti.

Cette loi joue un rôle positif en permettant à certains voyageurs de prendre leurs dispositions pour pallier l'interruption du service public (FNAUT Infos 176). Mais elle n'est pas respectée par SNCF Mobilités (elle impose une information des voyageurs 24 h à l'avance et non la veille à 17 h).

Les cheminots qui souhaitent faire grève doivent en informer leur direction 48h à l'avance, mais ceux qui veulent reprendre le travail ne doivent l'en informer que 24h auparavant. Ces deux « délais de prévenance » (déclaration de grève et reprise du travail) doivent être allongés afin de faciliter l'élaboration du service prévisible par l'opérateur.

D'autres correctifs ou renforcements de la loi Bertrand, et de la loi Diard du 19 mars 2012 qui l'a complétée, doivent concerner l'encadrement des grèves (grèves de très longue durée, préavis répétitifs, grèves de 59 minutes) ainsi que l'exercice abusif du droit de retrait, qui impacte les voyageurs comme le ferait une grève surprise, interdite par la loi. Le droit de retrait vise à assurer la sécurité des agents du transporteur, il n'impose donc aucun préavis et n'entraîne aucune retenue sur salaire, mais il n'est limité ni dans le temps, ni dans l'espace (FNAUT Infos 234).

Les abus constatés, couverts par les syndicats, décrédibilisent le service public (à EDF, il y a des grèves mais elles ne pénalisent pas les clients) : les usagers n'ont plus confiance en lui et s'en détournent ; les décideurs politiques hésitent à engager l'argent public dans son développement.

Confrontée aux limites du service prévisible, la FNAUT a proposé aux syndicats d'organiser un « service minimum librement consenti » (FNAUT Infos 117, 119 et encadré page 11) afin de garantir la fiabilité, impérative, de l'offre ferroviaire.

Le Syndicat National des Cadres Supérieurs a accepté. Selon son président adjoint Jean Wieland, le CNCS est contre la grève : « nous comprenons très bien le sens de votre démarche et souhaitons que les quatre syndicats représentatifs acceptent votre proposition ». La CGT a refusé.

Un service minimum « librement consenti » ?

En avril dernier, en pleine grève de la SNCF, la FNAUT a repris une idée qu'elle avait émise en 2003 (FNAUT Infos 117 et 119) et s'est adressée aux syndicats de cheminots (CGT, Sud Rail, CFDT, UNSA, FIRST) pour leur demander d'organiser un service minimum « librement consenti ».

Monsieur le Secrétaire Général,

La présente grève des cheminots impacte gravement la vie professionnelle et personnelle des voyageurs, qui se sentent peu respectés. Et ce sont les plus modestes d'entre eux, captifs du train - travailleurs précaires, étudiants, lycéens - qui sont les plus pénalisés.

La loi Bertrand du 21 août 2007 a introduit le « service prévisible ». Elle avait pour but de limiter la gêne subie par les voyageurs. Elle a joué un rôle positif en permettant aux voyageurs de prendre leurs dispositions pour pallier l'interruption du service public.

Mais elle n'est pas respectée par SNCF Mobilités puisqu'elle impose une information des voyageurs sur les services maintenus 24h à l'avance, et non la veille d'un jour de grève à 17h.

La loi Bertrand ayant ainsi montré ses limites, la FNAUT souhaite aujourd'hui l'instauration d'un service minimum « librement consenti », c'est-à-dire de services prioritaires garantis suite à une négociation entre syndicats de cheminots et direction de la SNCF afin que soit assuré un minimum d'allers-retours sur chaque ligne. Il ne s'agit pas d'un service minimum défini et imposé par la loi (comme c'est le cas pour le contrôle aérien ou les hôpitaux).

La grève pourrait ainsi s'exercer aux heures creuses, une partie notable du service TER étant maintenue aux heures de pointe (les trains sont déjà surchargés en période normale) afin de permettre à chacun de se rendre sur son lieu de travail ou d'étude. Quelques circulations seraient maintenues également sur chacune des grandes lignes.

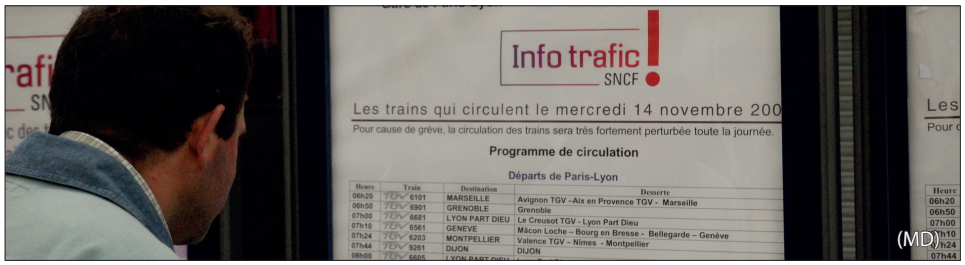
Cette démarche ne remettrait pas en cause le droit de grève.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que les syndicats ont décidé récemment de maintenir, le lundi soir de Pâques 2018, les services permettant aux vacanciers de rentrer chez eux en fin de week-end, une initiative qui a été saluée par la FNAUT. Dans un premier temps, un tel service minimum pourrait concerner les élèves et étudiants qui doivent passer prochainement des examens ou des concours décisifs pour leur avenir.

Espérant que votre syndicat répondra favorablement à notre demande, je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, nos salutations cordiales.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Le remboursement des voyageurs



Les dispositifs en vigueur

Pour les abonnés TGV et Intercités, les contrats d'abonnements Forfait, Fréquence et TGV Max ne prévoient aucune indemnisation en cas de grève. Pour les abonnés TER et Transilien, les conventions avec les Régions, autorités organisatrices, ne prévoient que rarement des possibilités de dédommagement en cas de grève. Ces possibilités sont disparates, limitées et peu adaptées à une grève généralisée et prolongée.

Les dispositifs exceptionnels demandés par la FNAUT

La FNAUT a demandé à SNCF Mobilités et aux Régions de mettre en place des dispositifs d'indemnisation exceptionnelle, et de faciliter et d'accélérer la suspension des abonnements.

Au regard des nombreux jours de grève prévus et des difficultés rencontrées avant et après les jours de grève, la FNAUT a demandé que les abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels, TGV, Intercités et TER, fassent l'objet d'une indemnisation exceptionnelle d'au moins 60 % de leur montant, pour l'ensemble de la période perturbée (jusqu'à 100 % si aucun train n'a circulé). En effet, la qualité de service ne correspond plus à l'abonnement souscrit et génère des dépenses supplémentaires.

En Région AuRA comme dans certaines banlieues de Paris, les usagers ont été gênés tous les jours puisque, même les jours sans grève, 50% des trains seulement ont circulé. Les associations demandent donc une indemnisation des usagers à 100 %.

Les décisions de SNCF Mobilités

Pour les abonnés Forfait mensuels et hebdo (TGV et Intercités), un dédommagement a été annoncé au prorata du nombre de jours de grève si moins d'un train sur trois a circulé sur la ligne utilisée. Pour les abonnés annuels, un dédommagement de 30 % sera appliqué sur l'abonnement de mai. Pour les abonnements TER, le dédommagement sera de 50 % sur le montant de l'abonnement de juin.

Par ailleurs la SNCF, répondant aux demandes de la FNAUT, a annoncé travailler sur les annonces des services 24 h à l'avance et non la veille à 17h, lignes par lignes et non globalement, l'établissement de plans de transport adaptés aux périodes de vacances et d'examens, les informations sur les échanges, remboursements et correspondances.

La réaction de la FNAUT

La FNAUT considère que les indemnisations proposées, trop faibles, doivent être renforcées en fonction de l'impact réel des grèves sur la circulation des trains. Nos fédérations régionales (AuRA, Hauts de France, Nouvelle Aquitaine,...) ont elles aussi exprimé leur vif mécontentement. L'AUT Lorraine a dénoncé « des mesurettes ».

Ces annonces créent des disparités incompréhensibles entre les voyageurs : les abonnements TGV Max n'ont pas été prélevés en avril alors que les abonnements TER l'ont été. Rien n'est prévu pour le remboursement des abonnés Fréquence 25 ou 50. Les porteurs de cartes de réduction (Jeune, Senior, Week-end, Enfant +) doivent bénéficier eux aussi d'une réduction lors du renouvellement de leur carte.

Comment les étudiants, qui suspendent généralement leur abonnement en juin, seront-ils indemnisés ?

Enfin la FNAUT demande que le code des transports prévoie l'obligation, dans les futures conventions TER, de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre des trains supprimés en raison de la grève.

Une indemnisation supplémentaire doit intervenir pour tenir compte des frais, souvent conséquents, supportés par les voyageurs (pertes de revenu, garde d'enfants, transport de substitution : autocar, covoiturage, véhicule personnel, taxi, parking, nuits d'hôtel).

Une intervention commune

Animée par Arnaud Vanhelle, président de l'association Train Life, la CNCAUT (Coordination nationale des collectifs et associations d'usagers du train) s'est créée pour faire connaître les difficultés des voyageurs et réclamer le remboursement des abonnements SNCF (TGV, Intercités, TER, Transilien et RER), elle a rencontré un grand succès. Soutenue dès sa création par plusieurs associations locales de la FNAUT, elle regroupe aujourd'hui les 68 000 voyageurs signataires de sa pétition et des associations indépendantes.

La CNCAUT et la FNAUT ayant pris des initiatives convergentes pour obtenir le dédommagement des voyageurs, il a été convenu que la FNAUT relayerait les demandes de la CNCAUT, et plus largement des 4,5 millions d'utilisateurs quotidiens du train.

Une grève dangereuse pour l'avenir du rail

La prolongation de la grève constitue un grave danger pour l'avenir du rail.

1. Les syndicats disent défendre le « service public ferroviaire » et l'avenir du rail. Les voyageurs captifs du train reviendront immédiatement à leurs habitudes car le train est vital pour eux, leur permettant d'accéder à l'emploi ou à la formation. Mais il n'en sera pas de même des voyageurs non captifs et des chargeurs, qu'une grève prolongée habitue à se passer du train. Elle les incite à se tourner définitivement vers les modes concurrents devenus très performants - automobile, covoiturage, autocar, avion à bas coût, camion – au détriment de la sécurité routière et de l'environnement (1 train = 50 camions).

A la perte immédiate de recettes pour SNCF Mobilités s'ajouteront des pertes ultérieures, surtout dans le fret : la situation financière de l'entreprise sera fragilisée et les efforts en faveur du report modal ruinés. En 2014, lors de la dernière grève nationale à la SNCF, le PDG de Blablacar déclarait déjà : « les grèves SNCF nous aident à décoller ». Aujourd'hui, le covoiturage fait perdre des recettes importantes à la SNCF (FNAUT Infos 261).

2. Les syndicats ont défendu une conception monopolistique du rail contraire à l'intérêt des voyageurs. Or, dans tous les pays européens qui l'ont adoptée, selon le régulateur ferroviaire (ARAFER), la concurrence a eu des effets positifs pour les contribuables, voyageurs et même les cheminots (développement de l'emploi). Comme l'a souligné l'économiste Yves Crozet, les concessions obtenues du gouvernement par les syndicats limiteront le recours à la concurrence entre opérateurs ferroviaires et affaibliront le rail face à ses concurrents des autres modes. En Allemagne, l'activité ferroviaire et donc l'emploi cheminot se sont développés grâce à la concurrence alors qu'ils se réduisent en France.

3. La grève pénalise gravement l'économie nationale (industrie, secteur agro-alimentaire, tourisme...). Un carrier n'a pas pu expédier des trains de ballast commandés par SNCF Réseau pour rénover une ligne dégradée…

4. La grève décrédibilise enfin le rail auprès des responsables politiques de l'Etat et des Régions. N'ayant pas réussi à paralyser le pays, elle les incite à penser qu'en définitive, la collectivité peut se passer d'un train sur deux, que les effectifs de la SNCF sont excessifs et qu'il est irrationnel d'investir sur le rail - alors que le rail souffre d'un sous-investissement chronique.

La FNAUT a défendu les voyageurs et le rail

Indépendante, la FNAUT n'a pas hésité à critiquer au cas par cas les syndicats et le gouvernement si elle l'estimait nécessaire dans l'intérêt du rail et de ses usagers.

Concernant les syndicats, qui l'ont ignorée, elle a critiqué leur manque évident de respect des voyageurs et des chargeurs malgré leur discours répétitif sur « le service public ferroviaire », leur vision monopolistique et dogmatique du rail, leur hostilité de principe à la concurrence (même régulée) assimilée à une privatisation, leur refus d'admettre que la concurrence a des aspects très positifs, même en Grande-Bretagne.

La FNAUT n'a pas pris position sur le statut des cheminots ; elle estime en effet que les conflits sociaux entre cheminots, SNCF et Etat, ne concernent pas directement la politique des transports et ne relèvent pas de sa compétence.

A noter que les économies à attendre de l'extinction du statut font l'objet d'évaluations contradictoires : 100 millions d'euros par an pendant 10 ans selon la ministre, 10 fois moins selon la SNCF ; certains économistes annoncent même un coût (de fait on ne peut rien dire tant que la convention collective ferroviaire n'aura pas été négociée ; la FNAUT a défendu le principe d'une telle convention qui met tous les cheminots, publics et privés, sur un pied d'égalité). Mais l'essentiel pour abaisser les coûts de la SNCF est hors statut, c'est la réglementation des horaires de travail, la polyvalence des agents et une utilisation plus intensive du matériel roulant.

La FNAUT a aussi souligné ses convergences avec les syndicats : reprise de la dette, manque d'investissement sur le réseau et les petites lignes, conditions de concurrence entre modes, stratégie malthusienne de la SNCF, incessibilité du réseau ferré.

Quant au gouvernement, la FNAUT a critiqué une approche essentiellement financière, l'absence de projet mobilisateur (environnement, desserte territoriale), l'extinction du statut avant l'adoption d'une convention collective et le refus des franchises proposées pour réguler la concurrence Grandes Lignes.

La FNAUT a par contre apprécié **la promesse d'une reprise de la dette par l'Etat, l'introduction de la concurrence régulée pour le TER** selon le modèle allemand bénéfique pour les contribuables, les voyageurs et même les cheminots, la hausse des investissements sur le réseau (même si elle reste très éloignée de l'optimum), le désaveu du rapport Spinetta sur les petites lignes, le dialogue établi avec le Premier ministre et la ministre des Transports.

Brèves

Contradictions...

Karima Delli, présidente EELV de la commission Transports du Parlement Européen et membre de la Commission d'Orientation des Infrastructures (commission Duron), n'a pas peur des contradictions. Sur le site Reporterre, elle affirme : « le train, c'est bon pour le climat, pour l'emploi, pour l'égalité territoriale ». Puis elle s'oppose à la liaison ferroviaire Lyon-Turin, bonne pour le climat, l'emploi et l'égalité territoriale (à l'échelle...européenne). Et elle ajoute : « le rapport Duron est un contre-sens ». Pourtant ce rapport condamne, comme elle, le Lyon-Turin, en reportant stupidement les accès au tunnel de base.

Sujets de bac 2018

Section Philosophie

Commentez ce propos de Claude Martinand : « le vrai pouvoir, le seul pouvoir n'est pas celui, en partie illusoire, de décider mais celui d'influencer, de convaincre, d'innover, de créer et de laisser des traces durables ».

Section Lettres

Commentez cette maxime de Jean Monnet : « les hommes n'acceptent le changement que dans la nécessité et ne voient la nécessité que dans la crise ».

Section Sciences

« Il est facile de montrer ce que l'on veut ou plutôt de confirmer ce que l'on a préjugé ». Cette affirmation de l'économiste Alfred Sauvy s'applique-t-elle au secteur des transports ?

Section Economie

En 1929, Henry Ford déclarait : « je construirai une auto pour la masse, d'un prix si bas que tout homme ayant un bon salaire pourra l'acheter et accéder dans la joie aux grands espaces verts ». Avait-il raison ?

La consultation de FNAUT Infos est strictement interdite pendant les épreuves. Nous publierons les meilleures copies.

Congrès 2018 de la FNAUT

Le 21ème congrès de la FNAUT aura lieu à Bordeaux les 5,6 et 7 octobre 2018. Il sera organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine. Thème : « métropoles et territoires ». Débat avec Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau.

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°265
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative Av de la Plage - 86240 Ligugé
Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 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 : https://www.fnaut.fr

PEFC 10-31-1523 / Cette entreprise a fait certifier sa chaîne de contrôle / pefc-france.org