

De la LOTI à la LOM

Très novatrice, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (loi Fiterman), promulguée le 31-12-1982, avait défini une politique globale des transports et préconisait la prise en compte des coûts économiques, sociaux et environnementaux des différents modes de déplacement dans la sélection des futures infrastructures et leur exploitation. Mais elle a été très imparfaitement appliquée.

Depuis 1982, le contexte technique, commercial, institutionnel et financier a fortement évolué. Le point essentiel est l'aggravation des dangers environnementaux : la pollution de l'air (l'Union européenne menace la France d'une forte amende pour son inaction) et le réchauffement climatique.

Peu ambitieux, peu contraignant (« devra » est devenu « pourra »), le projet de Loi sur les Mobilités (LOM) en préparation ne répond pas à ce double défi et ne provoquera que des adaptations techniques, nécessaires mais finalement secondaires : on est loin d'une indispensable réorientation à la hauteur des enjeux (voir une analyse détaillée en page 2).

Un passage de l'exposé des motifs est révélateur : « la frontière entre mobilité individuelle et transport collectif est en train de s'effacer, offrant autant de solutions nouvelles souples, réactives et, souvent, très peu coûteuses ».

Favoriser les « nouvelles mobilités », à commencer par le covoiturage, et dépenser le moins possible en délaissant le transport collectif, qui doit pourtant rester l'ossature de l'offre de transport, est clairement l'objectif recherché : les difficultés d'élaboration de la programmation financière des futures infrastructures n'ont rien de surprenant...

Notons enfin que les amendements, pourtant peu exigeants, proposés par la FNAUT pour la représentation des usagers et le financement de leurs associations n'ont pas été retenus malgré les promesses qui nous avaient été faites.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Analyse de la LOM	2
Les grandes infrastructures de transport	3-4
Le prix des carburants automobiles	5-6
Les déplacements en zones périurbaines et rurales	7-10
La desserte fine des territoires	11
Du fret sur la ligne de Tende ?	12

Loi d'Orientation des Mobilités : une mobilité propre sans report modal

Le projet de loi d'orientation des mobilités ne sera discuté par le Parlement qu'au premier trimestre 2019. Nous en présentons les aspects positifs et négatifs. La couverture de l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité est un progrès, mais ce sera aux élus de prendre les décisions difficiles. Les nouvelles mobilités (covoiturage, voiture électrique ou autonome...) sont abordées en termes de moyens mais sans objectif de report modal, le transport collectif est oublié. Les choix du gouvernement sur le financement des infrastructures révèlent un manque évident d'ambition face à la pollution de l'air et au changement climatique : les grands projets ferroviaires sont reportés, et trop de projets routiers, malgré l'abandon de l'A45, contredisent les objectifs du gouvernement concernant l'aménagement du territoire et l'environnement.

Deux décisions raisonnables

La FNAUT a salué l'abandon par le gouvernement de deux projets inutilement dispendieux et nocifs pour l'environnement : la deuxième autoroute Saint-Etienne - Lyon (A45) et la gare TGV d'Allan-Montélimar. Dans le cas de l'A45, la décision a été courageuse car elle a mécontenté de nombreux élus et une partie de la population.

L'A45 était un projet d'un autre temps : sa réalisation aurait entraîné un accroissement de la pollution de l'air et des émissions de CO₂, des gaspillages d'énergie, le saccage d'espaces naturels et agricoles, et... l'aggravation de la congestion routière aux entrées de Lyon et de Saint-Etienne.

Croire qu'on peut indéfiniment encourager le trafic des voitures et des camions en construisant de nouvelles infrastructures routières qui génèrent de nouveaux trafics et finissent par se saturer, relève d'une utopie contre-productive.

L'économie réalisée par l'Etat (400 M€) permettra de créer, peut-être, un RER métro-

politain irriguant le Grand Lyon et le Sud Loire, et pas seulement de moderniser l'autoroute existante.

Quant à la gare TGV d'Allan, c'était une ineptie (FNAUT Infos 253), comme toutes ces gares TGV implantées en pleine nature comme des aéroports, sans connexion avec le TER et les transports locaux : la gare excentrée Sud de France à Montpellier vient d'en fournir un nouvel exemple navrant.

Le refus de l'Etat de financer la gare d'Allan en implique l'abandon, la collectivité locale et la Région ne pouvant la financer seules. Sa construction aurait consommé des espaces agricoles, compliqué l'accès des Ardéchois au TGV et gaspillé 200 M€ Elle aurait menacé la desserte TGV des villes de la vallée du Rhône par la ligne classique.

La FNAUT espère que l'abandon de ces deux projets sera suivi de l'abandon d'autres projets semblables (contournements autoroutiers de Strasbourg, Rouen... et gares TGV excentrées d'Agen, Béziers, Narbonne...).

La LOM : une mobilité propre sans report modal



(Pixabay)

1. L'ambition de la LOM est d'être « la LOTI du 21^e siècle ».

Faisant une analyse juste de l'évolution de la mobilité et des mobilités, la première remplaçant la notion de transport et les secondes diversifiant les modes de transport qu'il convient d'organiser et d'agrafer grâce à la révolution numérique et au digital, le gouvernement s'est donné un objectif ambitieux.

2. La loi introduit des innovations.

Elle organise et complète la gouvernance de la mobilité par la création d'autorités organisatrices couvrant l'ensemble du territoire. Elle inscrit dans le code des transports les cadres juridiques indispensables à l'innovation, à l'expérimentation des nouvelles mobilités et au développement des mobilités douces et durables.

Elle offre aux élus des outils nouveaux pour aménager les villes et la voirie, et s'attache à la transition énergétique et à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air (page 10).

3. Il y a cependant un écart important entre la loi et l'ambition initiale, les promesses des Assises et les engagements pris lors de la COP 21.

La loi laisse les élus locaux assumer les décisions difficiles, tel que la création des Zones à Faibles Emissions ou ZFE.

4. La loi offre aux élus une panoplie d'outils et les laisse libres de les utiliser ou non.

La loi précise leurs conditions d'utilisation mais le texte est insuffisamment prescriptif :

- il ne contrarie pas le rapport de force favorable à la voiture individuelle et la place qui lui est dévolue, et n'encourage pas à privilégier les mobilités durables et douces ;

- il n'aide pas les collectivités dans les négociations qu'elles ont ou auront avec les acteurs des nouvelles mobilités (autopartage, voiture électrique...) pour leur imposer des règles, voire des obligations de service public, en échange des facilités offertes dans l'usage de la voirie et des équipements publics, dans le cadre de leur intégration au service public de mobilité dont elles ont la responsabilité.

5. La loi encourage la mobilité propre mais pas le report modal.

De nombreuses mesures (aide au déploiement des bornes électriques, conversion des véhicules, possibilité d'utiliser les couloirs réservés pour les expérimentations et le covoiturage, facilités d'attribution de places de stationnement...) encouragent non la mobi-

lité propre dans sa globalité mais d'abord la voiture (supposée) propre et son usage.

Tout au long des Assises et de la préparation de la loi, on a ressenti ce besoin de protéger l'industrie automobile, d'organiser son avenir, de lui maintenir de nombreux avantages même si les élus ont en contrepartie la possibilité d'en limiter la place en ville.

6. La FNAUT espérait beaucoup des travaux du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI).

Le COI a permis un débat clarifié et apaisé sur les perspectives d'investissement et de hiérarchisation des priorités. La FNAUT a approuvé la méthode suivie.

Elle se félicite que les enveloppes nécessaires aux appels à projets de mobilité urbaine, au traitement des nœuds ferroviaires, aux études des RER métropolitains, au développement du vélo soient inscrites dans le projet.

Le scénario 2- (ou 1+) qui est retenu pêche cependant par l'insuffisance des budgets, étalant sur un temps trop long des réalisations urgentes répondant à l'objectif de la priorité aux transports du quotidien.

De même, si les annonces de renoncement à l'A45 et à la gare TGV d'Allan (voir page 1) sont approuvées par la FNAUT, de trop nombreux projets routiers et autoroutiers viennent contredire les engagements de la COP 21. De même, trop d'incertitudes demeurent, renvoyées à demain et aux débats en régions, sur le devenir des lignes ferroviaires régionales.

7. Les décisions sur une fiscalité environnementale sont prises avec trop de prudence et repoussées à 2020.

Le constat dressé d'un besoin de financement de 500 M€ pour l'AFITF est lucide.

Mais la hausse brutale du prix des carburants automobiles, sa compatibilité avec le pouvoir d'achat des ménages et le coût de la mobilité en zone rurale ou périurbaine viennent compliquer la mise en œuvre de cette fiscalité annoncée et nécessaire, mais repoussée au profit d'expédients classiques (hausse de la prime à la conversion des véhicules individuels).

8. Les dispositions sur les droits des usagers sont inexistantes.

Les dispositions pour les droits à être consultés, représentés et indemnisés sont inexistantes (hormis la création de comités de partenaires, positive mais avec le risque que les usagers soient noyés). Des amendements seront nécessaires.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Le projet de LOM

Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été transmis par le gouvernement au Conseil d'Etat.

Son ambition est de mettre à jour nos politiques de mobilité pour mieux répondre aux défis actuels (transition écologique, lutte contre les inégalités face à la mobilité, inadaptation des infrastructures aux besoins) et accélérer l'émergence d'offres nouvelles (nouvelles mobilités, numérique, initiative privée et locale). Le projet de LOM est organisé autour de 4 thèmes.

1 - Permettre l'émergence de solutions de mobilités pour tous et pour tous les territoires.

L'objectif est qu'en tout point du territoire une autorité organisatrice (AO) soit chargée de développer des offres alternatives à la voiture en solo, de coordonner les actions des AO et de créer des offres adaptées aux populations ayant des besoins spécifiques (PMR, demandeurs d'emploi...).

Le rôle de chef-de-file de la Région et le contenu des plans de mobilité (ex-PDU) seront renforcés.

2 - Accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilités en tirant parti de l'émergence de nouvelles formes de mobilité (covoiturage, flottes en libre-service, VTC, véhicules autonomes...) et des nouvelles offres multimodales qui les agrègent.

Parmi les principales mesures : déploiement des services multimodaux d'information et de billettique ; encadrement du déploiement des véhicules autonomes ; soutien aux mobilités partagées.

3 - Réussir la transition écologique.

L'objectif de la loi est de s'inscrire dans les objectifs du plan climat qui prévoit l'interdiction de la vente de voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040 et la neutralité carbone de la mobilité en 2050.

Cela passe par le soutien à la transition des flottes vers des véhicules peu polluants, le développement du vélo et la mise en place d'outils de régulation pour les collectivités (zones à faibles émissions).

L'indemnité kilométrique vélo sera transformée en un forfait mobilité durable, élargi au covoiturage.

4 - Programmer sur dix ans des infrastructures au service des transports du quotidien.

Les éléments contenus dans la loi sont issus des travaux du Conseil d'Orientation des Infrastructures (commission Duron), enrichis par les conclusions des audits réalisés sur l'état des réseaux (routier, fluvial, ferroviaire). Les concertations se poursuivent, avec les exécutifs régionaux notamment.

Une lecture difficile

Le document sur les infrastructures publié par Elisabeth Borne dégage clairement les orientations du gouvernement (analyse page suivante). Mais le chiffrage des dépenses est difficilement compréhensible.

La ministre affirme que « ce sont près de 10 Md€ de plus que les ressources disponibles sur le quinquennat qui auraient été nécessaires pour réaliser tous les projets d'infrastructures annoncés par le passé ». Ces projets ne sont pas précisés, alors que certains, inutiles ou nocifs, pouvaient être oubliés. Plus loin, les 10 Md€ ne sont plus que 5...

Tantôt le montant des investissements est annoncé pour la durée du quinquennat, tantôt c'est pour la décennie 2018-2027. Aucun tableau récapitulatif des dépenses par mode n'est fourni pour la décennie.

Le désenclavement routier est-il compté dans les investissements sur le réseau non concédé ? La modernisation des nœuds ferroviaires est-elle comptée dans les investissements ferroviaires ? Son coût n'est donné que pour la province ; le coût des RER métropolitains rendus possibles n'est pas précisé.

Si 3,6 Md€ par an sont consacrés au rail, pourquoi les crédits ferroviaires ne seront-ils que de 6,8 Md€ (51 % de 13,4) pendant le quinquennat ?

Il n'y a pas de distinction entre régénération et modernisation (augmentation de capacité ou de performance) des infrastructures existantes. On précise seulement que, pour les routes, l'entretien courant progresse de 31 %, la modernisation de 70 %.

On ne sait pas qui va payer les travaux (Etat, Régions, AFITTF, SNCF Réseau, VNF, camionneurs, automobilistes, sociétés autoroutières...).

Les projets déjà contractualisés dans les Contrats de Plan Etat-Régions sont-ils pris en compte, comprennent-ils les projets de désenclavement routier ?

Les appels à projets « mobilités » comprennent-ils le plan vélo (350 M€ sur 7 ans) ? les nœuds ferroviaires ?

Il n'y a pas de distinction entre les investissements sur les canaux et dans les ports et, pour les ports, entre aménagements fluviaux et ferroviaires.

Enfin les grands projets ne sont pas chiffrés (Grand Paris Express, canal Seine-Nord, autoroutes nouvelles, ligne nouvelle Normandie) sauf le tunnel de base du Lyon-Turin.

Jean Sivardière ■

La FNAUT demande que les usagers des transports, les premiers concernés par la programmation des infrastructures, soient représentés au sein du Conseil d'Orientation des Infrastructures, qui sera pérennisé.

Ils aiment la voiture

Emmanuel Macron, sur Europe 1 : « l'automobile, dans la région Grand Est, c'est 100 000 emplois. Mais l'automobile, c'est aussi une part de notre imaginaire politique : Roland Barthes en parle comme l'une des mythologies françaises. Et moi, je suis aussi dans cette mythologie, j'aime la voiture. Malheureusement, je ne conduis plus du tout. Mais je comprends très bien les Français, je ne leur demande pas de changer de mode de vie, la voiture fait partie de notre quotidien, il ne s'agit pas de stigmatiser les gens et de leur expliquer qu'il faut changer ». Il veut abaisser le coût du permis de conduire par intégration de l'apprentissage du code dans le cursus scolaire. Mais la TVA sur les transports collectifs de proximité restera à 10 %.

Lors d'un colloque récent, le ministre de l'Economie **Bruno Le Maire**, connu pour son tropisme routier très prononcé (FNAUT Infos 250), a déclaré qu'il était un amoureux de la voiture et se réjouissait de l'arrivée des véhicules (individuels) du futur. Petit, il voulait « devenir journaliste automobile pour tester les nouveaux modèles ». A la radio, il a déclaré : « j'aime la voiture, nous aimons tous la voiture ; je suis automobiliste, nous sommes tous automobilistes ».

Il aime la voiture... et le camion

Amoureux de la voiture (FNAUT Infos 250 et ci-dessus), le ministre de l'Economie Bruno Le Maire est aussi très attentif aux camionneurs et s'est opposé au retour d'une écotaxe. Une attitude injustifiée sur le plan économique et contradictoire avec les objectifs climatiques du gouvernement : tous les transporteurs routiers, français et étrangers, doivent financer les infrastructures de transport et les coûts environnementaux de leurs activités.

Le transport routier de fret ne serait pas fragilisé par une écotaxe. Selon la Commission des Comptes Transport de la Nation (CCTN), le transport routier de fret sous pavillon français (61 % du fret routier total) a progressé de 7,1 % en 2017, le transport sous pavillon étranger de 6,2 %.

En contrepartie de l'écotaxe abandonnée stupidement en 2014 (alors qu'elle avait été votée à l'unanimité par le Parlement et que son produit aurait permis de financer les infrastructures de transport), les transporteurs routiers ont obtenu une baisse de la taxe à l'essieu et l'autorisation généralisée de la circulation des camions de 44 tonnes, particulièrement agressifs pour la voirie. Le gazole professionnel est exonéré de la taxe carbone, la perte pour l'Etat est proche de 1 Md€ par an.

Si une écotaxe leur était imposée, les transporteurs français ne seraient pas fragilisés par rapport à leurs concurrents étrangers, soumis à la même taxation. Et tous les donneurs d'ordres reporteraient son coût sur les consommateurs (l'impact sur ces derniers serait marginal : il est de + 0,11 % en Suisse).

La route avant le train

Selon le magazine *Voici*, généralement bien renseigné sur les personnalités (mais ignare en écologie), **Nicolas Hulot** possède 6 voitures, mais « il est très écolo car il roule à l'électrique 95 % du temps et son véhicule principal, une BMW i3, ne consomme pas une goutte d'essence ». Nous voilà rassurés !

Hervé Morin, président centriste du Conseil régional de Normandie : « il faut sortir de l'imaginaire du ferroviaire, il y a une espèce d'attachement incroyable au ferroviaire, il faut dépoussiérer nos cerveaux, les trains Caen-Rennes sont souvent vides, il faut rationaliser et optimiser les transports régionaux, il faut s'interroger sur la pertinence du train là où on peut mettre un car, 5 à 10 fois moins cher, en améliorant la qualité du service ».

Elisabeth Borne, ministre des Transports, n'envisage que des transports au rabais pour les zones de faible densité : « jusqu'à présent, les collectivités devaient obligatoirement offrir des transports publics réguliers. Or ces derniers répondent bien aux besoins des zones denses, pas des autres. Il faut désormais développer des solutions beaucoup plus simples, le covoiturage ou le transport à la demande ».

Une concurrence équitable entre rail et route doit être établie

Les camions sont impliqués dans une part notable de la congestion des voiries, des accidents (14 % des tués), de la consommation de pétrole, de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la route (20 %), et ce sont essentiellement eux qui dégradent le réseau routier.

Il faut éviter de donner à la route le monopole absolu du transport du fret : elle assure déjà 88 % du trafic, bien au-delà de son domaine de pertinence (la courte distance), le rail 10 % et la voie d'eau 2 % (source : CGDD).

Un rééquilibrage est indispensable si on veut vraiment réduire le nombre des accidents, la pollution et les émissions de GES : une écotaxe peut y contribuer.

Le produit de l'écotaxe ne doit pas alimenter le budget général de l'Etat mais être affecté pour l'essentiel à la modernisation du réseau ferré, qui constitue l'urgence, afin de faciliter le report du trafic routier sur le rail et la voie d'eau.

Infrastructures de transports : les choix du gouvernement

Une démarche nouvelle, mais des lacunes et des contradictions

Le gouvernement a publié ses choix en matière d'infrastructures de transports le 11 septembre 2018. Tout en reconnaissant l'intérêt de sa démarche, la FNAUT a dénoncé son absence de vision prospective et de préoccupation environnementale.

Une démarche nouvelle

Le gouvernement a suivi une démarche saine de programmation des investissements qui doit être soumise prochainement au Parlement et affiche clairement les quatre ambitions retenues : faciliter les déplacements du quotidien ; accélérer la transition écologique ; contribuer à la cohésion des territoires ; renforcer l'efficacité des transports de marchandises.

Une hausse significative mais trop limitée des investissements

Trois scénarios avaient été définis par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), les hausses correspondantes des crédits « infrastructures » étant respectivement de 25 %, 55 % et 80 %. Le scénario retenu (40 %) est moins ambitieux que le scénario 2 du COI, pourtant bâti « pour satisfaire les priorités fixées par le Président de la République » : 13,4 Md€ sur la période 2018-2022 (38 % route, 51 % rail, 6 % fluvial et ports, 5 % mobilités propres) et 14,3 Md€ sur la période 2023-2027.

En 2019, la hausse des crédits affectés aux infrastructures sera de 300 M€, fournis par le budget de l'Etat. A partir de 2020, 500 M€ supplémentaires devront être trouvés sur la base des propositions du COI.

Rien cependant n'est dit sur ces sources nouvelles de financement : la TICPE sera-t-elle augmentée ? Les transporteurs routiers seront-ils sollicités par l'intermédiaire d'une nouvelle écotaxe kilométrique ? Le péage urbain sera-t-il introduit par les collectivités locales ? On en doute aujourd'hui...

L'entretien du réseau routier doit être financé d'abord par ses usagers et non uniquement par l'Etat.

De nombreux projets ne font l'objet d'aucun engagement précis à ce stade, par exemple le contenu des prochains appels à projets de mobilité urbaine, qui semblent concerner surtout la mobilité routière dite propre.

Enfin on ne comprend pas si les montants financiers annoncés comprennent ou non la contribution de l'Etat aux grands projets (canal Seine-Nord...).

Un changement de paradigme ?

Aucune analyse prospective des besoins futurs de mobilité et des contraintes (démographie, urbanisation métropolitaine et littorale, dépendance pétrolière et prix du baril, réchauffement climatique) n'a été présentée pour justifier les orientations du gouvernement. Aucune hiérarchie nouvelle entre les

différents modes de transport n'a été définie, aucune mesure choc pour enrayer l'étalement urbain n'est envisagée. Manifestement, les avertissements du GIEC sur l'évolution dramatique du climat n'ont pas été compris.

Cinq programmes prioritaires

Cinq priorités sont annoncées :

- l'entretien des réseaux existants (celui du réseau routier, cité en premier, disposera de moyens « sans précédents » (+ 31% sur la décennie 2018-2027) ;
- la désaturation des grands nœuds ferroviaires (2,6 Md€ seront investis sur 10 ans) ;
- l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux (un Md€ sur 10 ans) ;
- le développement des mobilités propres, partagées et actives (plusieurs appels à projets, à hauteur de 1,2 Md€ sur 10 ans, accompagneront les autorités organisatrices) ;
- enfin l'Etat investira 2,3 Md€ sur 10 ans pour soutenir le report modal du fret (+ 50 % pour le fluvial).

Les grands projets seront phasés, en priorisant les opérations améliorant les déplacements du quotidien.

Les choix routiers sont affirmés de manière excessive

Les nombreux projets autoroutiers (Strasbourg, Rouen, Grenoble, Arles...) conçus il y a 50 ans sont maintenus sauf l'A45. Et c'est « le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux » que le gouvernement entend « accélérer », comme s'il existait encore des routes non goudronnées.

Un meilleur entretien du réseau routier est nécessaire mais, selon Alain Bonnafous, ancien directeur du LET de Lyon, « la situation n'est pas catastrophique, mais les infrastructures vieillissent »... Autrement dit, il ne faut pas fantasmer sur les nids de poules : on ne ferme pas encore de routes régionales ou interrégionales dégradées, on ne ralentit pas le trafic à 40 km/h...

Une réponse incomplète aux besoins de la vie quotidienne urbaine

Le vélo, un mode qui peut devenir un transport de masse en milieu urbain si on en prend les moyens, dispose d'un financement insuffisant selon la FUB.

Le gouvernement prévoit judicieusement la désaturation des nœuds ferroviaires (Paris, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nice...) pour faciliter la création de RER métropolitains. Cette orientation correspond à nos souhaits

(FNAUT Infos 262), mais les projets de RER ne sont ni précisés ni financés...

Un abandon des « petites lignes »

Pour les habitants des villes moyennes et des territoires ruraux, l'urgence n'est pas le désenclavement routier mais la sauvegarde du maillage du réseau ferré : des lignes sont fermées, en particulier dans les zones montagneuses (Massif central, Vosges...) ; les trains sont ralentis sur plus de 5 000 km de lignes.

Or l'effort actuel de rénovation des voies ferrées ne porte que sur le réseau structurant : les « petites » lignes transversales et régionales voyageurs ne sont plus entretenues, de même que les lignes capillaires fret dont 2 000 km sont menacés à court terme ; leur financement n'est pas garanti : il est laissé à la charge des Régions.

Un report regrettable des grands projets ferroviaires

Alors que les programmes des gouvernements précédents accumulaient les grands projets sans préciser les possibilités de financement, le gouvernement actuel a évité cette erreur. Cependant le phasage proposé manque à la fois d'ambition et de cohérence.

Seuls les grands projets ferroviaires (urbains et interurbains) peuvent provoquer des transferts massifs de trafics, et leur report favorise l'avion et la route, comme on le vérifie sur l'axe Lyon-Turin où le trafic des camions a recommencé à croître depuis 4 ans. Pendant ce temps, le ruineux et inutile projet de canal Seine-Nord est maintenu, et présenté comme une contribution à la sauvegarde de l'environnement.

Le contournement ferroviaire Est de Lyon (CFAL), la jonction Montpellier-Perpignan et les LGV Marseille-Nice et Bordeaux-Toulouse, essentiels pour le développement des trafics ferroviaires voyageurs et fret, sont reportés. Il en est de même des accès depuis Lyon au tunnel interfrontalier du Lyon-Turin, suivant les recommandations aberrantes du Conseil d'Orientation des Infrastructures (FNAUT Infos 263). Seul le financement du tunnel lui-même est sécurisé : 220 M€ par an jusqu'en 2030.

Dans ces conditions, le rééquilibrage rail/route pour le fret, réclamé par toute la population car il concerne sa vie quotidienne, est illusoire, en contradiction avec l'ambition officielle.

La FNAUT attend du gouvernement qu'il reconnaisse mieux l'importance du transport collectif urbain et interurbain, qu'il écarte le saupoudrage et les dépenses inutiles, et qu'il privilégie les investissements les plus efficaces en matière d'aménagement du territoire et de lutte contre le dérèglement climatique.

Le prix du pétrole

Le prix du baril de pétrole évolue en général de manière inattendue : en 2008, il est passé de près de 140 à 40 dollars puis il est remonté ; en 2014, il est passé en gros de 110 à 50 dollars ; en 2018, il remonte à nouveau pour frôler aujourd'hui les 80 dollars (+ 60 %). L'évolution récente, qui contribue à la hausse du prix des carburants routiers, résulte de plusieurs facteurs :

- les tensions géopolitiques renforcées (relations USA-Iran, chaos en Libye, Irak, Nigeria et Venezuela) ;
 - le cartel OPEP-Russie qui limite la production avec un succès durable ;
 - la demande mondiale de pétrole qui continue à croître ;
 - l'épuisement de certains gisements.
- Les prévisions à court terme sont quasiment impossibles. Il y a quelques années, tel « expert » prévoyait un baril à 380 dollars, et tel autre à 30 dollars...

Dans ces conditions, mieux vaut éviter de construire des autoroutes et suivre les conseils de **Claude Mandil**, ancien directeur de l'Agence Internationale de l'Energie, qui déclarait à propos du changement climatique : « la priorité des priorités, c'est l'économie d'énergie dans l'habitat, le commerce, l'industrie, dans les transports plus encore, d'autant que cela contribue à la détente des prix de l'énergie, donc à la sécurité énergétique, à la compétitivité économique et au bien-être ».

On ne parle plus guère du « peak oil » aujourd'hui, mais l'avertissement de **Bernard Rousseau**, ancien président de FNE, reste valable : « le prix du pétrole, déterminé par un marché à courte vue, ne prend pas en compte sa rarefaction prévisible. Quand le pétrole manquera, tout l'équilibre économique sera bouleversé. Il faut l'anticiper et l'expliquer à nos concitoyens pour qu'ils acceptent des modifications de comportement ».

Certes, on pourrait baisser les taxes sur les carburants routiers, comme le réclament l'association 40 millions d'automobilistes et la CLCV. Mais, comme le disait **Jean-Marie Chevalier**, professeur d'économie à Paris-Dauphine : « bloquer les prix en baissant les taxes, c'est nourrir les consommateurs d'illusions ». Mieux vaut les inciter à changer leurs comportements.

Un seul exemple : si la vitesse maximale sur autoroute était abaissée de 130 à 120 km/h, la consommation totale de carburants routiers diminuerait de 1,7% d'après l'Institut Français de l'Environnement. Près des 3/4 du pétrole importé étant consommé dans les transports, la facture pétrolière de la France, de l'ordre de 50 Md€ aujourd'hui, serait réduite d'environ 500 M€.

Il faut relativiser la hausse récente du prix des carburants automobiles

La hausse du prix des carburants intervenue récemment a suscité des protestations venant de presque tous les horizons politiques : « racket, hold-up, matraquage, scandale, enfer fiscal, acharnement punitif » (voir page suivante). La FNAUT a donc cherché à savoir si le prix des carburants était ou non devenu anormal, et dans quelle mesure la fiscalité était responsable de la hausse constatée. Elle s'est adressée dans ce but à l'économiste Jean-Marie Beauvais qui lui a fourni des informations très précises.

Le prix des carburants en France est-il devenu anormalement élevé ?

Remarquons au préalable que le prix des carburants fin octobre - environ 1,51 € (gazole) et 1,54 € (SP 95) - n'avait rien d'excessif, voire d'extravagant, malgré sa hausse récente : il se situe, en gros, dans la moyenne européenne.

Il est moins élevé en Espagne (1,28 € pour le gazole et 1,33 € pour le SP 95) et en Allemagne (1,38 € et 1,48 €).

Il est plus élevé au Royaume-Uni (1,56 € et 1,49 €), en Italie (1,57 € et 1,66 €) ou encore en Norvège (1,70 € et 1,76 €).

Le coût réel des trajets en voiture a fortement diminué depuis 1970

Pour évaluer correctement le prix d'un bien ou d'un service, on ne peut se contenter de noter le prix apparent, c'est-à-dire affiché en euros courants : il faut tenir compte de l'évolution du pouvoir d'achat, donc du SMIC, on obtient alors le prix réel.

Depuis 2012, le SMIC a augmenté de 7 % : le prix réel du gazole n'a augmenté que de 1 % ; quant à celui du SP 95, il a baissé de 8 % (l'inflation n'a pas à être prise en compte ici, le prix à la pompe et le SMIC étant exprimés dans la même monnaie, l'euro courant).

Sur une période plus longue, par exemple 1970-2018, il faut aussi tenir compte de la diminution régulière de la consommation des voitures. Jean-Marie Beauvais a alors constaté que le nombre de kilomètres qu'on peut parcourir avec une voiture diesel en travaillant une heure payée au SMIC a augmenté de 57 %, et même de 171 % dans le cas d'une voiture essence :

	Gazole	Essence
1970	68 km	32 km
1989	127 km	65 km
2018	107 km	88 km

	Gazole 2017	Gazole 2018	Hausse 2018/17	SP95 2017	SP95 2018	Hausse 2018/17
Prix à la pompe	1,23 €	1,51 €	28 cts + 23 %	1,38 €	1,54 €	16 cts + 12 %
Prix du pétrole	0,58 €	0,78 €	20 cts + 35 %	0,58 €	0,71 €	12 cts + 22 %
Taxes spécifiques	0,66 €	0,73 €	8 cts + 11 %	0,79 €	0,83 €	4 cts + 5 %

Contrairement à une croyance répandue, le coût des carburants automobiles a donc fortement diminué depuis 50 ans malgré l'évolution irrégulière du prix du pétrole et du montant des taxes (voir aussi FNAUT Infos 260).

D'où provient la hausse du prix des carburants : pétrole ou taxes ?

Jean-Marie Beauvais a également montré que la hausse observée depuis un an est due principalement (pour les 3/4) à la hausse du prix du pétrole et non, comme cela est affirmé par plusieurs partis politiques de droite et de gauche et diverses associations tel que la CLCV, à une hausse des taxes..

On indique ci-dessous le prix à la pompe, le prix du carburant une fois raffiné et distribué (TVA comprise) et le montant des taxes spécifiques (TICPE et TVA sur TICPE) en moyenne sur 2017 et à la date récente du 26 octobre 2018. Les prix et montants des taxes sont donnés par litre et en euros courants. Les chiffres cités par Jean-Marie Beauvais sont extraits des Annuaire Du Comité professionnel du Pétrole (CPDP).

Ces chiffres (légèrement arrondis) montrent que **la hausse des taxes spécifiques n'est responsable que d'environ un quart de la hausse récente du prix des carburants**, soit 6,5 % de celle du prix du gazole (qui a été de 23 %) et 3 % de celle du prix du SP 95 (qui a été de 12 %). La hausse récente est due principalement à celle du pétrole raffiné (cotation Rotterdam) : + 35 % pour le gazole, + 22 % pour le SP 95.

La hausse des taxes a été de 8 centimes sur le gazole et 4 centimes sur le SP 95 : malgré cette hausse, le poids de la fiscalité dans le prix à la pompe a diminué car le prix du pétrole a fortement augmenté.

Les taxes sur les carburants automobiles : une hausse nécessaire qui protège le consommateur

(Pixabay)

La hausse des taxes a été initiée (tardivement et bien timidement) lors du septennat précédent puis renforcée par l'actuel gouvernement, qui a pris là une décision pertinente et courageuse (rappelons que la FNAUT approuve ou critique les décisions du gouvernement au coup par coup, sans a priori partisan).

La fiscalité spécifique sur les carburants automobiles est pleinement justifiée en soi, c'est-à-dire indépendamment de l'usage de son produit qui en est fait par l'Etat (sur ce point, le gouvernement est très critiquable). Elle répond en effet à de nombreux impératifs.

Lutter contre la pollution de l'air

Selon l'Agence européenne de l'environnement, cette pollution dégrade la santé publique et provoque 48 000 morts par an rien qu'en France.

En rapprochant peu à peu les fiscalités de l'essence et du gazole, on réduit la pollution de l'air par les particules fines émises par les moteurs diesel lors de la combustion du gazole.

Réduire la dépendance pétrolière

La poursuite de la hausse du prix du pétrole est très probable. Or, selon la Direction Générale de l'Énergie et du Climat, le secteur des transports absorbe près des 3/4 du pétrole consommé en France (qui est importé à 99 %). La hausse de la taxe carbone et par suite celle de la taxation des carburants sont donc conformes à l'intérêt général puisqu'elles incitent à réduire la consommation de pétrole et permettent de réduire la facture pétrolière, déjà proche de 50 milliards d'euros par an. Elles apportent par ailleurs davantage d'indépendance à l'action diplomatique de notre pays.

Protéger le consommateur

Bien loin d'être un « matraquage punitif », la taxation des carburants protège le consommateur en l'incitant à modifier ses comportements de mobilité pour économiser le pétrole.

Si elle pèse sur l'automobiliste à très court terme, elle le protège au contraire à moyen terme et même à court terme, en l'incitant à changer rapidement pour se libérer de la dépendance automobile ; les possibilités sont nombreuses (voir page suivante).

Freiner le réchauffement climatique

Enfin la taxation participe à la lutte contre le réchauffement climatique.

Le réchauffement est une menace encore plus grave que la pollution de l'air, il affecte et menace toute la biodiversité, le bien-être humain et la vie elle-même sur la planète... Or le trafic routier est responsable d'environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre de notre pays.

Des dénonciations irréfléchies et déplacées

Un grand nombre de « responsables » politiques, de droite (RN, LR) comme de gauche (PS, France Insoumise) ayant voté la hausse de la taxe carbone n'ont pas eu le courage de maintenir leur choix et ont vite changé d'avis dès que le mouvement des gilets jaunes a pris une certaine ampleur.

Aucun d'eux n'a eu le courage d'admettre que la hausse des taxes était d'abord due à celle du pétrole, dont le prix dépend de paramètres extérieurs sur lesquels le gouvernement n'a qu'une influence marginale, et non à celle des taxes : on a assisté au contraire à un festival affligeant de démagogie et de désinformation.

Ségolène Royal était la plus mal placée pour s'insurger aussi violemment contre la hausse des taxes sur le diesel, « une hausse totalement disproportionnée, pas sérieuse, malhonnête, illégale, un matraquage, un acharnement punitif, une taxation violente qui prend les automobilistes et l'écologie en otages... ».

Elle mène un combat d'arrière-garde : pas la moindre allusion à la dépendance pétrolière, à la santé publique ou à la dégradation du climat... Ses déclarations, comme celles qui préconisaient la gratuité des autoroutes (le dimanche), ont certainement réjoui les associations d'automobilistes !

Ces propos surprennent d'autant plus que l'ancienne ministre de l'environnement avait elle-même lancé les premières mesures fiscales visant à décourager l'usage du diesel en réduisant son avantage fiscal par rapport à l'essence... Et l'ancienne ministre a la mémoire courte ! Selon elle, en « matraquant les automobilistes », le gouvernement ne cherche qu'à remplir les caisses vides de l'Etat. Mais qui a abandonné l'écotaxe de manière

irresponsable et fait perdre des milliards d'euros à l'Etat (FNAUT Infos 254) ? Et qui a ensuite augmenté les taxes sur les carburants automobiles pour compenser l'énorme perte de recettes fiscales ?

Valérie Rabaud, présidente du groupe PS à l'Assemblée nationale, accuse le gouvernement de « faire les poches des Français avec une hausse délirante des taxes sur les carburants ». C'est pourtant un gouvernement socialiste qui a lancé, en 2014, la convergence des fiscalités du diesel et de l'essence et introduit la taxe carbone. Elle propose aujourd'hui d'ajouter une « composante carbone » au chèque énergie.

« En 2014, le cours du pétrole était alors plus bas », rappelle le député PS Boris Vallaud : eh oui, il fallait en profiter pour augmenter les taxes plus rapidement, la FNAUT l'avait réclamé...

Gilles Savary, ancien député PS, s'insurge contre « une hausse totale et punitive » et le PCF contre le « racket des automobilistes ». **Jean-Luc Mélenchon** voulait supprimer l'avantage fiscal du diesel : il dénonce aujourd'hui une hausse scandaleuse des taxes.

Quant aux **Républicains**, ils ont, comme le PS, laissé se dégrader bien des lignes ferroviaires qui desservent des petites villes et des zones rurales et ont fini par disparaître : ils nous expliquent aujourd'hui que la hausse des taxes est « scandaleuse et insupportable » parce que la voiture est absolument indispensable aux habitants de ces zones rurales ! Leur secrétaire général **Geoffroy Didier** critique ainsi « la politique antisociale du gouvernement qui fait subir aux automobilistes un enfer fiscal ».

Leur président **Laurent Wauquiez** dénonce, lui, un « racket organisé à travers l'explosion des taxes sur les carburants et les projets de péages urbains ». Le député **Christian Jacob** parle d'un « véritable hold up ». Eux aussi ont la mémoire courte. **Guillaume Peltier**, député LR du Loir-et-Cher, n'a peur de rien : il propose d'accorder aux automobilistes un chèque carburant de 100€ PAR MOIS à 13 millions d'automobilistes (soit un coût total pour l'Etat supérieur à 15 milliards par an).

Pour **Marine Le Pen**, qui s'exprime dans les mêmes termes que Ségolène Royal, « la hausse des taxes est scandaleuse, les Français ne peuvent plus se déplacer en voiture ».

Pour **Nicolas Dupont-Aignan**, c'est « un scandale absolu ».

La dépendance automobile n'est pas une fatalité, même dans les zones périurbaines et rurales

La manifestation des « gilets jaunes » contre la hausse des taxes sur les carburants a mis en évidence les difficultés financières des travailleurs modestes trop souvent obligés d'utiliser leur voiture pour se rendre à leur travail et, plus généralement celles des ménages périurbains et ruraux pour lesquels la voiture est aujourd'hui difficilement remplaçable dans la vie quotidienne. Mais les « gilets jaunes », en s'en prenant en priorité à la hausse des taxes, se trompent de cible : d'autres solutions qu'une baisse des taxes existent.

Alléger les taxes ? Créer un chèque carburant ?

Baisser les taxes sur les carburants a déjà expérimenté fin 2012, à l'initiative de François Hollande alors président de la République « pour respecter une promesse électorale ». Cette mesure stupide (FNAUT Infos 2010) a entraîné un gaspillage d'argent public de 500 M€, et cet effort de l'Etat, à peine remarqué par les automobilistes (une baisse de 3 centimes...) n'a pas pu être maintenu plus de 3 mois. La FNAUT avait alors proposé des mesures de fond réalistes permettant aux automobilistes de réduire leurs dépenses.

Bien dit

Edouard Philippe : « Ceux qui râlent sur la hausse du carburant réclament en même temps qu'on lutte contre la pollution de l'air parce que leurs enfants sont malades ».

Pierre Cannet, responsable climat-énergie-ville au WWF-France : « les Français ne sont pas victimes de la transition énergétique, mais de leur dépendance au pétrole ».

Stanislas Guérini, député LREM : « je préfère l'impopularité à un chèque carburant qui sponsoriserait l'augmentation du cours du pétrole et nous entraînerait dans l'impasse écologique et budgétaire ».

Il est légitime d'aider les ménages modestes, mais sans influencer le choix de leurs dépenses (mobilité, chauffage...) : les aides ne doivent pas être ciblées sur les carburants automobiles sous forme d'une baisse des taxes ou d'un chèque carburant qui ruinerait l'Etat, n'inciteraient pas à un changement de comportement et pérenniseraient l'usage de la voiture.

Les aides financières directes aux automobilistes ont donc des effets pervers. Elles doivent être réservées aux automobilistes de condition modeste et habitant dans des zones encore dépourvues de transport collectif aux heures où ils se rendent à leur travail.

Comme l'explique **Christian de Perthuis**, professeur à Paris-Dauphine : « il ne faut pas mentir au citoyen, l'accélération de la transition bas carbone exigera dans les années qui viennent un renchérissement des énergies fossiles ».

Consacrer quelques centaines de M€ à un renforcement de la prime à la casse pour inciter les automobilistes à acheter des voitures électriques ou moins polluantes n'est pas non plus une bonne solution qui a surtout

pour objectif de subventionner l'industrie automobile : on peut utiliser plus efficacement l'argent public.

Le covoiturage ?

Le covoiturage est une solution utile de dépannage, souvent évoquée par le gouvernement, mais il ne s'agit pas de la solution miracle, ce n'est qu'un expédient : **même s'il est organisé par une collectivité locale, il n'est soumis à aucune obligation de service public**. Et il ne peut fonctionner dans les zones très peu peuplées car le seuil critique du nombre de covoituteurs potentiels n'y est pas atteint. Comme dit un internaute, « j'habite dans un hameau, je bosse en ville, alors je covoiture avec qui ? Un chevreuil ? »

Economiser le carburant

Respecter les limitations de vitesse, en particulier le 80 km/h sur les routes secondaires nombreuses en milieu rural, permet des économies de carburant (FNAUT Infos 266). L'écoconduite (accélération douce, ralentissement anticipé, freinage progressif) permet des économies plus considérables, de l'ordre de 20 % d'après Autoplus. Le gouvernement pourrait lancer une campagne nationale d'information sur cette pratique, sur le modèle des campagnes relatives à la sécurité routière.

Se rabattre par un moyen individuel (voiture, vélo ordinaire ou à assistance électrique - VAE) sur une gare existante ou un parking relais est une pratique, déjà répandue, qui permet de réduire fortement la distance parcourue en voiture, donc la dépense de carburant.

De telles possibilités de rabattement peuvent être améliorées, en particulier pour le vélo : on peut ainsi aider les habitants des zones rurales à acheter des VAE, et aménager des itinéraires cyclables sécurisés (voir l'étude de l'IFSTTAR et Beauvais Consultants, FNAUT Infos 256).

On peut aussi covoiturer quand on le peut, n'utiliser la climatisation de sa voiture qu'exceptionnellement, changer de voiture pour une voiture moins gourmande en carburant.

Privilégier le report modal

Emmanuelle Wargon, secrétaire d'Etat à l'écologie, affirme péremptoirement : « la voiture est indispensable dès qu'on sort des villes ». La FNAUT affirme au contraire, sur la base d'exemples pris dans les pays voisins, que le transport public - ferroviaire et routier

- peut non seulement se maintenir mais se développer dans les zones périurbaines et rurales (voir page suivante).

Le gouvernement doit donc accompagner la hausse justifiée des taxes sur les carburants automobiles d'un effort conséquent de développement des modes alternatifs à la voiture, et plus spécialement des aménagements cyclables et des transports collectifs périurbains et ruraux, train et autocar. **Cet effort doit être financé par une partie, nettement plus importante qu'aujourd'hui, du produit des taxes.**

Enfin le train et le car sont trop chers : qu'attend le gouvernement pour ramener de 10 % à 5,5 % le taux de TVA sur les transports publics de proximité ? Cela coûterait moins cher à l'Etat que le renforcement de la prime à la casse...

Aménager le territoire

Avec un impact à plus long terme, on peut aussi, en zone rurale, agir sur l'aménagement du territoire pour réduire le besoin de mobilité : aider ou inciter au développement de commerces et de services dans les centres des petites villes et au maintien des commerces dans les communes ; aider des ménages à se relocaliser dans des lieux mieux desservis, arrêter les aides publiques à la construction dans des zones non desservies par transport collectif, arrêter les implantations de services publics dans des zones isolées ou en lointaine périphérie, et accessibles seulement en voiture.

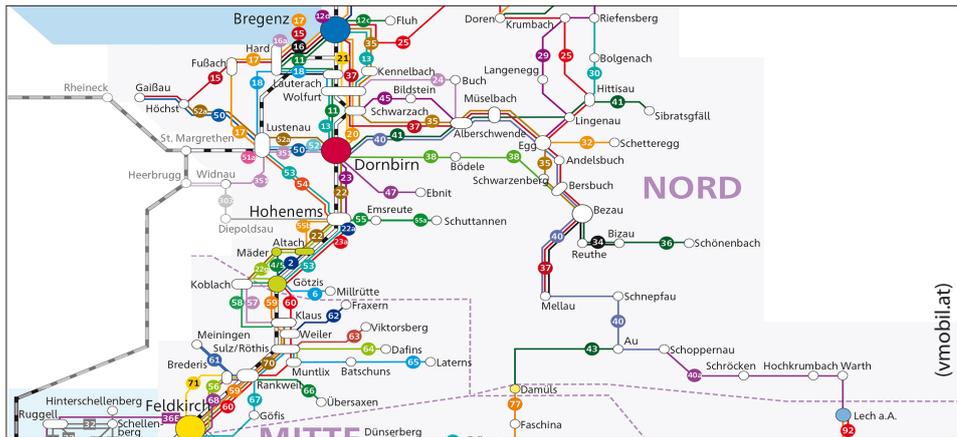
Des contrats d'axes liant la Région, qui assure la desserte des lignes TER ferroviaires et routières, et les collectivités, peuvent inciter à renforcer les centres villes et les quartiers de gare.

En zone périurbaine, les collectivités locales peuvent programmer de nouvelles urbanisations en les liant au réseau de transport public et de voies cyclables. Toutes ces actions possibles de densification permettent de réduire le nombre et la longueur des déplacements effectués en voiture.

Un flic qui déraile

Le syndicat Unité SGP Police-FO a appelé les policiers à faire la grève des PV le 17 novembre, par solidarité avec les « gilets jaunes » : « on sera peut-être moins regardant sur les stationnements et les petites infractions au code de la route, seules les infractions graves seront réprimées » a expliqué Yannick Bianchéri, délégué isérois du syndicat. Un bel exemple de civisme...

Un réseau modèle d'autocars ruraux en Autriche



Nous résumons ci-dessous un article particulièrement instructif de Mathias Cureau (cabinet Trans-Missions) paru récemment dans la revue Transports Urbains publiée par le GETUM. Cet article montre, sur un exemple autrichien, comment on peut exploiter avec succès des « petites lignes » routières bien adaptées aux besoins de la clientèle.

La desserte rurale en France...

On sait que les « petites lignes » ferroviaires sont très mal exploitées par SNCF Mobilités, dont l'objectif prioritaire est de s'en débarrasser : offre très médiocre, coûts d'exploitation élevés.

La situation des services d'autocars ruraux, moins connue, est voisine (voir aussi FNAUT Infos 145, 176, 191) :

- offre insuffisante, ciblée sur les déplacements domicile-travail et scolaires, donc avec des « trous horaires » en journée, dissuasifs pour les déplacements plus occasionnels ;
- fréquences faibles, quasi-absence d'offre le soir et en week-end ;
- quasi-absence de possibilités de correspondances, l'usager ne pouvant utiliser qu'une ligne, non un réseau ;
- qualité médiocre de l'exploitation ;
- matériel roulant non conforme à la réglementation relative aux émissions de CO₂ et inaccessible aux personnes à mobilité réduite ;
- information déficiente sur l'offre ;
- doublons fréquents avec les services urbains et ferroviaires.

L'idée dominante chez les élus est que la desserte rurale coûte cher et ne rend que des services marginaux puisque la fréquentation est très faible.

...et en Autriche

Mathias Cureau a étudié plus particulièrement le réseau d'autocars « Landbus Bregenzwald », qui dessert le land du Vorarlberg (ouest de l'Autriche) : 30 000 habitants, une densité comparable à celle de nombreux départements français (Jura, Préalpes), une attractivité touristique.

La fréquentation est de 4,5 millions de voyageurs par an, soit 150 voyages par an et par habitant : un taux très supérieur à celui qui est constaté dans les villes moyennes françaises. Comment obtenir ce résultat ?

Tous les villages et même certains hameaux touristiques sont desservis.

Les cars circulent de 7h à 20h à une fréquence d'un service par heure. Sur 3 lignes, la fréquence est même de 30 minutes et le service se prolonge jusqu'à minuit. L'offre est quasi-inchangée en week-end. Tout village est desservi au moins par 8 à 12 allers-retours quotidiens.

Le réseau, qui comprend 20 lignes, est fortement maillé, les correspondances aux nœuds du réseau sont assurées systématiquement grâce à un système d'aide à l'exploitation (SAE).

Les arrêts sont équipés d'abris confortables et esthétiques.

La tarification est simple et attractive, elle intègre les réseaux urbains et les lignes ferroviaires. Le tarif à l'unité est de 1,5 €. Des tarifs spéciaux sont proposés aux jeunes, seniors, PMR, familles et groupes. L'abonnement annuel, adopté par 18 % de la population concernée du Land, revient à 1 € par jour !

Les communes desservies participent au financement des services (15 %) et sont très attentives à leur qualité. Le reste du financement est assuré par l'État et le Land (21 %), et par les voyageurs (64 %) dont les touristes (300 000 l'été et 400 000 l'hiver), qui sont soumis à une taxe de séjour (2 €/jour) destinée à financer le réseau ou à un supplément sur les forfaits de ski, et bénéficient d'un abonnement gratuit.

Le coût d'exploitation par kilomètre est un peu inférieur à celui qui est constaté en France. Le réseau ne subit aucune concurrence du rail, la région ne possédant pas de voies ferrées, mais celle de la voiture : la population, assez riche, est fortement motorisée.

On peut espérer aujourd'hui que la prise en charge des autocars « départementaux » par les Régions, selon la loi NOTRe, fera évoluer l'approche malthusienne très répandue en France et permettra un renouveau des dessertes rurales par autocar : l'exemple autrichien décrit par Mathias Cureau montre que ce n'est pas utopique. Abandonner les zones périurbaines et rurales à la voiture n'est pas une fatalité.

Un succès commercial du rail est possible en milieu rural

Nous présentons deux exemples de « petites lignes » bien exploitées.

En Allemagne

Depuis 1995, l'Allemagne a rouvert 600 km de petites lignes et 300 gares. Et près de 300 km sont actuellement en cours de remise en service. Le seul Land de Rhénanie-Palatinat a relancé onze lignes, dont deux transfrontalières, redonner de la cohérence à son système ferroviaire. Cette tendance concerne des lignes en zone urbanisée, comme la relation Kaarst-Düsseldorf-Mettmann, condamnée par la Deutsche Bahn dans les années 90, reprise par un syndicat formé des communes riveraines, et passée de 516 voyageurs/jour en 1998 à plus de 23 000 aujourd'hui (20 mn de fréquence toute la journée) mais aussi des lignes en milieu rural - à l'exemple des cinq branches (15 à 20 km chacune) desservant petites villes et villages dans le Wurtemberg autour de Stuttgart, dont certaines abandonnées depuis trente ans. Les exemples sont nombreux en Allemagne de ces lignes rouvertes ou revivifiées, toujours grâce à la volonté politique des autorités locales ou régionales. La clé du succès commercial : un système ferroviaire régional ouvert à la concurrence et laissant toute sa place à l'initiative locales.

Michel Quidort, président de la Fédération Européenne des Voyageurs ■

En Italie

La ligne de 60 km Merano-Malles est située dans le Sud Tyrol italien, elle a été fermée en 1991. Elle offrait alors une desserte squelettique de 4 ou 5 allers-retours quotidiens comme sur nombre de lignes régionales françaises.

La ligne a été rouverte en 2005 grâce à la pugnacité des collectivités locales, malgré les habituelles oppositions (trop cher, personne n'utilisera le train, tout le monde a une voiture...). Une offre ambitieuse, à la suisse, a été mise en place - un train par heure de 5h à 23h - renforcée à certaines heures. Le succès est évident : 2,7 millions en 2010 soit environ 7000 voyageurs par jour ! Il est tel que l'électrification de la ligne et l'achat de rames électriques plus capacitaires ont été décidés. La remise en état de l'infrastructure n'a coûté que 120 millions d'euros pour 60 km, rames comprises. Et le coût d'exploitation est de l'ordre de 7 à 8 € du km (contre 20 euros ou plus en France) et 12 à 13 € avec l'amortissement du matériel.

Il ne s'agit pas d'un cas où la densité de population est forte. Il s'agit d'une région rurale, comme celle desservie par la ligne Besançon - Le Locle.

Patrick Real, vice-président de la FNAUT Franche-Comté ■

Une mobilité durable dans les zones périurbaines et rurales ?

La Fabrique écologique, fondée en 2013 et présidée par Géraud Guibert, conseiller à la Cour des comptes, est « une fondation pluraliste et transpartisanne qui veut promouvoir le développement durable sur la base de propositions pragmatiques ». Elle fait appel aux contributions de décideurs politiques, hauts fonctionnaires, chefs d'entreprises, universitaires et experts.

Sans grande modestie, elle estime que « son exigence d'une rigueur irréprochable, la précision de sa méthodologie et la qualité et la diversité de son réseau d'experts lui permettent de publier des notes considérées comme des références ».

En 2017, elle a abordé la mobilité durable dans les territoires périurbains et ruraux. Le diagnostic est peu original (FNAUT Infos 117, 143, 158, 165, 196) mais bien résumé : « L'écart entre les agglomérations denses et le reste du territoire, où vivent plus d'un Français sur trois, se creuse. Confrontés à la raréfaction et à l'éloignement des services et de l'emploi, difficilement desservis par les transports en commun, les territoires peu denses se marginalisent. Or la mobilité est une condition nécessaire à l'inclusion sociale ». Mais seules deux propositions ont été dégagées.

1 - « Redonner au vélo une place cohérente et organisée en planifiant des réseaux cyclables sécurisés, en modérant les vitesses de circulation dans le périurbain et en aménageant des itinéraires dans les espaces ruraux. Le but est de développer l'usage du vélo, à moindre coût, dans ces territoires où on observe un déficit d'infrastructures et de services cyclables ». Des propositions présentées comme « innovantes »... et émises de longue date par la FUB et soutenues par la FNAUT.

2 - Pour les déplacements à plus longue distance, la voiture partagée est l'avenir de la mobilité durable car, affirme péremptoirement la Fabrique écologique, les dessertes par transport collectif traditionnel sont trop coûteuses. Suivent quelques recommandations banales sur le covoiturage et l'autopartage (« un marché d'avenir »).

Mais aucune allusion n'est faite au rôle possible du transport public dans les zones périurbaines et même rurales (train et autocar), faute de réflexion sur ses succès à l'étranger (FNAUT Infos 212, 213, 257, 262, 264).

Or le covoiturage n'est pas un service public, et le transport collectif traditionnel, ferroviaire ou routier, conserve toutes ses chances s'il est exploité intelligemment (et si le coût d'usage de la voiture continue à augmenter).

Le risque pétrolier

Dans un remarquable article paru sur le site Actu-Environnement résumé ci-dessous, **Christian de Perthuis et Boris Solier, respectivement professeur et chercheur à Paris-Dauphine, démontrent que la taxe carbone est le bon outil pour faire évoluer les comportements face au réchauffement climatique.**

La baisse du prix du pétrole entre 2014 et 2017 (autour de 50 dollars le baril) a dopé l'activité économique et entraîné une hausse de consommation de pétrole et de nos émissions de CO₂. Mais le baril est aujourd'hui à 80 dollars. Est-ce bon pour le climat ? Pas sûr.

Plus le prix du baril s'élève, plus l'exploitation des gisements les moins bien situés devient rentable : à quelques kilomètres sous la mer, dans la zone arctique ou dans des schistes bitumineux. D'où des risques environnementaux et une hausse du potentiel d'émission de CO₂ à plus long terme.

Mais un instrument permet de sortir de cet engrenage : c'est la tarification du carbone (taxe carbone ou marché de permis), qui envoie des incitations vertueuses, côté offre et côté demande.

Côté demande, le consommateur est incité à économiser l'énergie et à privilégier les sources peu carbonées, ce qui provoque une baisse du prix du baril. Côté offre, le producteur n'est plus incité à élargir sa capacité de production d'énergie fossile.

Bien dit

Glen Peters, directeur du Centre de recherche sur le climat d'Oslo : « les ventes de voitures électriques n'empêchent pas la croissance des émissions de CO₂ ; le marché seul ne suffit pas, mais les hommes politiques ne veulent pas d'une vraie taxe carbone. Limiter le réchauffement de la planète à 2°C sera impossible si les émissions des carburants fossiles ne chutent pas ».

Jean-Marc Jancovici, Carbone 4 : « le meilleur service que pourrait nous rendre l'État pour nous éviter des choses fort désagréables à l'avenir, et en particulier aux ménages modestes qui sont aussi ceux dont les capacités d'adaptation face à l'adversité sont les plus limitées, serait de monter progressivement les prix des énergies non renouvelables par le biais des taxes, pour nous « déshabituer » progressivement d'un pétrole dont la baisse de la consommation est de toute façon inscrite dans la géologie » (écrit en 2004).

Mathieu Auzanneau, directeur du think tank The Shift Project : « le gouvernement doit développer une stratégie cohérente sur les alternatives à la voiture et investir à la hauteur des enjeux ; c'est possible : la TICPE lui rapportera 33 Md€ en 2018 ».

L'illusion du pétrole bon marché

Les manifestations récentes contre la hausse du prix des carburants automobiles défient toute rationalité.

Nous étions habitués à un pétrole bon marché à l'origine d'un développement fulgurant de notre société, et dont l'utilisation intervient, outre les transports, dans de nombreux secteurs d'activité sans lesquels notre confort ne serait pas ce qu'il est, ce qui nous invite à bien cibler son utilisation.

L'idée d'un pétrole pas cher est encore très associée dans l'inconscient collectif aux « trente glorieuses », ces années heureuses de l'énergie bon marché, du plein emploi, de la promotion sociale, d'une élévation du niveau de vie inédite dans l'histoire de l'humanité, mais aussi de l'avènement du tout automobile, de l'affaiblissement considérable des transports publics, d'un aménagement du territoire prévu pour et par la voiture, en somme d'une mobilité non durable dont les conséquences ont toujours été occultées.

En dépit de l'incompréhension d'une bonne partie de nos concitoyens, la raréfaction du pétrole, dont les cours dépendent des marchés mondiaux et non de nos dirigeants, constitue désormais un enjeu majeur sous les effets conjugués d'une demande mondiale croissante (nous serons bientôt 10 milliards sur terre), du tarissement progressif des gisements, des conditions d'exploitation de plus en plus coûteuses et préjudiciables à l'environnement, de l'instabilité des pays producteurs et, plus grave encore, du dérèglement climatique directement causé par l'utilisation massive des énergies fossiles. On se remettra toujours d'une taxe sur les carburants, mais jamais d'un désastre climatique mondial qui nous sera fatal !

D'un pétrole abondant et bon marché, il nous faut passer à un pétrole rare et cher, ce qui implique aussi de revoir l'urbanisme en luttant contre l'étalement urbain, de mieux adapter les villes aux modes doux et aux transports publics pour lesquels un véritable plan Marshall est nécessaire, de développer le télétravail... La tâche est colossale, bien éloignée d'une quelconque baisse du prix des carburants.

Quant à la voiture électrique, soyons prudents : sa généralisation ne règle en rien les problèmes de congestion, d'accidents et d'étalement urbain et se heurtera aux coûts des métaux rares qui entrent dans la fabrication des batteries.

Voilà la réalité, aux antipodes de toutes les illusions entretenues par certains démagogues, dont l'agitation n'est que le dernier soubresaut d'un vieux monde complètement dépassé.

Didier Grimault

Dernière minute : des décisions regrettables

(Pixabay)

Le gouvernement a finalement pris une série de mesures mal ciblées qui concernent essentiellement le coût d'usage de la voiture :

- annulation de la hausse des taxes sur les carburants prévue au début 2019, alors même qu'elle était déjà compensée par la baisse récente du prix du pétrole brut (de 20 dollars le baril) ;
- report de la réforme du contrôle technique visant à réduire la pollution par les voitures diesel ;
- renforcement du barème fiscal kilométrique (déjà surévalué), qui favorisera un nouvel allongement de la distance domicile-travail ;
- abandon de l'article du projet de loi LOM relatif au péage urbain (voir encadré).

Par ailleurs les applications anti-radars (Waze, Coyote) pourront continuer à diffuser des informations aux automobilistes, et la taxe poids lourds est abandonnée, même sous sa version édulcorée d'une vignette forfaitaire.

Le renforcement de la prime à la conversion des chaudières au fioul répond à une demande des ménages modestes. Il ne présente pas d'effet pervers, ce n'est pas le cas des mesures qui concernent la mobilité.

Certes le plan vélo est judicieusement maintenu, et le covoiturage est encouragé. Mais l'annulation de la hausse des taxes sur les carburants aura un impact négatif sur la qualité de l'air, la santé publique, le climat, la facture pétrolière (proche de 50 Md€ par an) et la robustesse de notre système de transport, devenu un quasi-monopole routier (90 % des déplacements de personnes et de fret sont assurés par la route).

Cette annulation donne aux automobilistes un signal trompeur en ne les incitant ni à se reporter sur le vélo et le transport collectif, ni même à limiter leur consommation de carburant (écoconduite, respect des limitations de vitesse, covoiturage).

Or une remontée prochaine du prix du pétrole est très vraisemblable et, sauf à ruiner

l'Etat, une baisse des taxes ne pourra la compenser que marginalement : il est de l'intérêt des automobilistes de s'y préparer en modifiant dès maintenant leurs comportements de mobilité.

Deux difficultés de fond exprimées par les gilets jaunes ont été ignorées : l'éloignement du lieu de travail et la raréfaction des commerces et des services de proximité, qui imposent de longs déplacements quotidiens ; la pénurie et souvent même l'absence d'alternatives à l'usage de la voiture.

Aucune mesure n'est prise pour enrayer l'étalement urbain. Et, en privant l'Etat de plusieurs Md€ de recettes, l'annulation de la hausse des taxes va inévitablement entraîner une réduction des dépenses publiques et pénaliser les services publics dans les zones périphériques, où les transports publics resteront sous-développés ou, le plus souvent, inexistant. Le taux de TVA sur les transports publics de proximité n'est pas abaissé de 10 % à 5,5 %.

Pendant ce temps, l'Etat laisse la SNCF supprimer des services et des arrêts de trains (page 11). Comme le dit Vanik Berberian, président de l'Association des maires ruraux de France (AMRF) : « la SNCF se comporte en autorité organisatrice et impose ses décisions aux territoires ».

Le trafic est suspendu sur Limoges-Angoulême, les cars de substitution manquent de capacité. L'Etat refuse de financer la réouverture de la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire malgré la saturation de la 2x2 voies parallèle.

Il fallait au contraire consacrer une part accrue du produit des taxes à l'extension des aménagements cyclables et des transports publics, en priorité dans les territoires périurbains et ruraux où de nombreuses « petites lignes » ferroviaires et routières sont menacées de disparition.

Et pourquoi ne viser que les carburants automobiles et non le carburant consommé par les avions, cargos et camions ?...

« Tarif de congestion »

L'article 22 ter de la LOM concernant le péage urbain - pourtant prudemment rebaptisé « tarif de congestion » - a finalement été retiré, pour ne pas déplaire aux gilets jaunes qui l'avaient dénoncé.

Le projet avait le mérite d'élargir le nombre des agglomérations potentiellement concernées par le péage urbain, puisque le seuil démographique - 300 000 habitants - fixé par la loi Grenelle 2 était abaissé à 100 000 habitants. Le projet faisait par ailleurs disparaître la durée maximale d'expérimentation du péage - 3 ans - fixée précédemment. Le péage urbain « inversé » envisagé par Elisabeth Borne et les élus lillois (FNAUT Infos 256) n'était pas cité.

L'article 22 ter présentait cependant deux défauts qui limitaient sa portée :

- il fixait un plafond pour le montant du péage (2,5 €, le double dans les agglomérations de plus de 500 000 habitants), sans le justifier par le montant des coûts externes de la circulation automobile ; ce montant doit être laissé à l'appréciation des élus (à Londres, il est de 13 €) ;

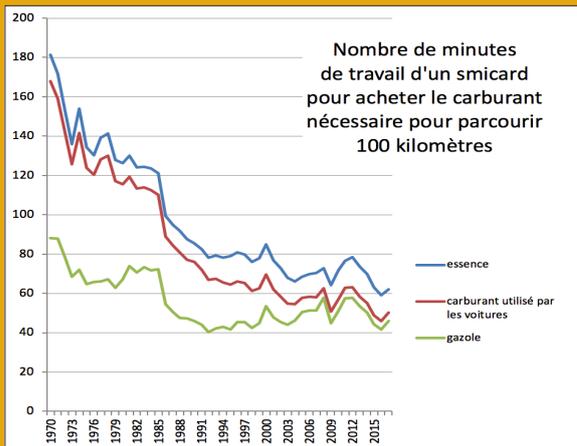
- il envisageait des tarifs réduits, voire la gratuité, pour les usagers « dont le lieu de travail ou le domicile serait situé dans la zone soumise à péage » ; or le péage doit concerner tous les déplacements, et en priorité les déplacements répétitifs.

L'abandon brutal du péage urbain par le gouvernement est un revirement regrettable. Il est certain que le péage urbain est une perspective très impopulaire auprès des automobilistes, mais une bonne pédagogie pouvait la rendre acceptable : comment a-t-on fait à Stockholm ou à Milan ? Le gouvernement pouvait aussi expliquer qu'il se contentait de légaliser une mesure que les élus locaux étaient libres de mettre en œuvre ou non. Une fois encore, notre pays va prendre du retard en matière d'environnement. Sur le 80 km/h, le gouvernement a su faire preuve de courage. Sur le péage urbain, il a préféré reculer : « l'environnement, ça commence à bien faire » ?

Les maires des grandes villes, de droite ou de gauche, portent une lourde responsabilité : craignant de ne pas être réélus, ils avaient fait savoir qu'ils ne mettraient jamais en place le péage urbain, qui pourtant leur aurait fourni des recettes précieuses permettant de moderniser les transports collectifs, encore sous-développés même dans les grandes agglomérations. La possibilité d'instaurer des zones à faibles émissions (ZFE) interdites aux véhicules les plus pollués est maintenue dans la LOM, mais l'impact sera bien plus faible que celui du péage urbain.

Nous avons donné en page 6 un résultat de l'économiste Jean-Marie Beauvais donnant le nombre de kilomètres qu'on peut parcourir avec une voiture diesel ou essence en travaillant une heure payée au SMIC.

Une manière équivalente de l'exprimer (ci-contre, évolution depuis 1970) consiste à indiquer le nombre de minutes de travail payées au SMIC nécessaires pour pouvoir parcourir 100 km en voiture.



Morlaix-Roscoff : une autre « petite ligne » délaissée

L'Association pour la Promotion de la ligne Morlaix-Roscoff s'est constituée en 2014 (FNAUT Infos 239).

Que cet axe structurant traverse un territoire porteur en population et en activités n'est plus à démontrer.

Après la réduction de vitesse en 2015 en raison du mauvais état de la voie ferrée, sont arrivées les inondations du 3 juin 2018 qui ont stoppé la circulation ferroviaire et provoqué l'arrêt du produit touristique A Fer et à Flots.

Il est prévu, au 1er janvier 2019, que la SNCF se retire au profit de cars affrétés par la Région, rayant ainsi Roscoff et Saint-Pol-de-Léon de la carte ferroviaire nationale.

Ainsi, la gare SNCF de Roscoff va fermer à compter de cette date : pour acheter des billets de train, il faudra aller soit à Landerneau, soit à Morlaix ou sur Internet. De plus, la SNCF ne vendra plus de billets pour les destinations de Saint-Pol-de-Léon et Roscoff.

Ce territoire a besoin d'un transport en site propre et de bonne capacité qui s'inscrive dans la transition écologique (Breizh COP en cours et SRADDET à venir). Ce serait entre autres une des solutions concrètes au problème des hausses de prix des carburants.

Ce n'est pas parce que la circulation ferroviaire est suspendue qu'il faut enterrer cette voie ferrée et la transformer en une voie verte qui ne répondrait pas aux besoins en matière de transport en site propre.

Sans anticiper les résultats du scénario retenu à l'issue de l'étude socioéconomique, l'APMR propose une exploitation en 23 minutes environ de bout en bout, pouvant faire l'objet d'une expérimentation intéressante d'exploitation en navette cadencée toutes les heures, avec un seul autorail et deux conducteurs, donc d'un coût limité. A noter que SNCF Réseau promeut actuellement des expérimentations visant à baisser les coûts d'investissement et d'exploitation sur les lignes régionales : la ligne Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff est toute désignée pour y participer.

Il s'agit d'assurer l'accessibilité de ce territoire donc son attractivité, pour pérenniser et développer les activités économiques et renouveler la population provenant de d'autres régions et habituée aux TER et TGV pour se déplacer. Si ces deux critères d'attractivité et de renouvellement de la population ne sont pas au rendez-vous, très vite nous en subissons les conséquences économiques et sociales.

Sylvie Fillon, présidente de l'APMR ■

Tours-Loches : une petite ligne périurbaine délaissée

L'avenir de la ligne Tours-Loches (47km) préoccupe beaucoup la FNAUT Région Centre (FNAUT Infos 221, 257).

L'offre actuelle est squelettique : deux trains par jour seulement vers Tours, qui quittent Loches à 6h24 et 7h25. Il arrive trop fréquemment qu'un des deux trains soit supprimé : il est prudent d'aller la veille au soir à la gare de Loches pour vérifier si les deux autorails sont bien là !

Dans le sens Tours-Loches, aucun train ne circule avant 17h44. Il n'est donc pas possible d'aller à Loches en train pour y travailler ; un touriste ne peut faire l'aller-retour dans la journée.

Début 2019, il est prévu de remplacer les traverses pour éviter un ralentissement des trains de 60 à 40 km/h. Mais il ne faut pas que la SNCF en profite pour supprimer les trains : la ligne est inoccupée de 20h15 à 7h15, on peut faire les travaux pendant ces 9 heures libres.

Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 a prévu d'affecter un budget de 40 M€ à la modernisation de la ligne : il serait alors possible de faire le trajet en 40 min au lieu de 62 min et d'augmenter le nombre des trains. Le président de la Région Centre, s'est engagé à participer au financement à hauteur de 50 % : il faut maintenant que l'Etat, lui aussi, respecte ses engagements.

Le retard pris depuis 20 ans pour améliorer la voie est d'autant plus désolant que le poten-

tiel de trafic existe, selon une étude récente de l'Agence tourangelle d'urbanisme. C'est aussi ce qu'on constate en observant le trafic sur la RD 943 parallèle à la voie ferrée, une route très accidentogène.

Si la ligne fermait (son trafic actuel est de 200 000 voyageurs/an malgré les dysfonctionnements), le trafic des voitures augmenterait comme celui des camions (2 000 camions supplémentaires par an au départ de Reignac, origine d'un important trafic de céréales).

Pour les voyageurs, le recours à l'autocar signifierait moins de capacité et de confort (pas de toilettes, peu de place pour les jambes), des risques d'accident, une moindre fiabilité en raison des embouteillages à l'entrée de l'agglomération tourangelle.

Jean-Marie Beauvais, FNAUT Centre ■

Selon Bernard Verdier, membre de la FNAUT qui défend activement la ligne, « quand un train est en retard, on est content, cela signifie qu'il circule ».

Selon Jean-Yves Jamin, ancien cheminot, « les travaux prévus ne seront que du rafistolage, cette ligne a 140 ans, elle a besoin d'une réfection complète ; si on y mettait les moyens, la fréquentation pourrait doubler ».

Suppressions d'arrêts

Les usagers du train sont pénalisés par la dégradation puis la fermeture de nombreuses « petites lignes », mais aussi par la suppression de points d'arrêts, au service annuel 2019, sur les lignes plus importantes, par exemple ceux de Pont-Hébert, Carantilly-Marigny, Virville-Manneville en Normandie.

D'autres arrêts sont menacés : Saint-Pierre-du-Vauvray, Pont-de-l'Arche et Bolbec sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre ; Glos-Montfort sur la ligne Caen-Rouen ; Sainte-Gauburge et Le Merlerault sur la ligne Paris-Argentan.

Le Conseil régional justifie ces décisions par la faible fréquentation de ces arrêts, et par l'intérêt général qui voudrait que les trains soient accélérés. Or la desserte de ces gares est généralement très réduite et peu attractive, ce qui décourage les usagers potentiels. On observe aussi que, malgré la suppression de l'arrêt de Virville-Manneville au service 2019, les temps de trajet des TER Le Havre-Fécamp et Rouen-Le Havre sont restés les mêmes.

La France des petites villes et des territoires ruraux conteste la disparition des services publics et manifeste actuellement son inquiétude pour son avenir. La mise en place d'alternatives au tout voiture devient une exigence pour diminuer la dépendance au pétrole et respecter les engagements de notre pays concernant le climat.

Dans ce contexte, pourquoi précipiter ces fermetures qui vont contribuer à éloigner certains territoires de l'accès au transport

ferroviaire ? Dans certains territoires ruraux d'Autriche ou d'Italie, la fréquentation des transports publics augmente dès que la desserte répond aux besoins des usagers (page 8).

Le transport à la demande (TAD) est coûteux pour la collectivité et contraignant pour l'usager (réservation 48h à l'avance). Sa mise en place ne peut pallier la suppression des arrêts des trains.

Le chef de l'Etat a décidé d'organiser une consultation de la population dans les territoires. La commission permanente du Conseil régional a voté le financement d'une évaluation de l'exploitation des lignes de desserte fine du territoire, qui sera réalisée par le CEREMA et le Laboratoire Ville Mobilité Transport. Ces approches conjuguées doivent permettre de redéfinir les besoins de mobilité et les solutions à mettre en oeuvre pour y répondre.

La FNAUT Normandie a donc demandé au Conseil régional un moratoire sur les suppressions d'arrêts prévues et la possibilité de corriger les décisions récentes.

Daniel Grébouval, président de la FNAUT Normandie ■

Ligne de Tende : du fret ou des voyageurs ?



Daniel Alberti, maire de La Brigue (haute vallée de la Roya) propose de faire passer par la ligne interfrontalière de Tende des trains de conteneurs Savone/Gênes-Turin et Marseille-Turin, et limiter ainsi le trafic sur les autoroutes littorales.



Rappelons que la ligne de Tende possède deux branches : la ligne Nice-Breil-Tende-Limone-Coni-Turin, et la ligne Vintimille-Breil-Turin qui est connectée à Vintimille à la ligne littorale Marseille-Nice-Gênes (saturée) et dessert la partie italienne, aval, de la vallée de la Roya (FNAUT Infos 257).

Ces deux branches ont en commun la section Breil-Coni-Turin qui emprunte le tunnel de Tende (8 km), point culminant de la ligne à 1040 m. Elles sont sous-exploitées en trafic voyageurs, il n'y a pas de trafic de fret, la vitesse est limitée à 40 km/h (malgré 29 M€ de travaux financés par l'Italie). Ces lignes de montagne présentent de fortes rampes (25 ‰), sont à voie unique et très sinueuses (les courbes peuvent avoir des rayons de 300 et même 250 m, d'où une résistance supplémentaire à l'avancement équivalente à celle d'une rampe de 6 à 8 ‰), ne sont pas électrifiées et comportent de nombreux tunnels, dont 3 sont hélicoïdaux.

M. Alberti ne s'est manifestement posé aucune des questions suivantes :

- le profil de ces lignes et leur sinuosité sont-ils adaptés à un trafic massif de fret ? faudrait-il élargir leur gabarit, allonger les points de croisement, en créer

d'autres ? leur électrification serait-elle nécessaire, et si oui combien coûterait-elle ? quelle serait leur capacité en nombre de trains de fret par jour compte tenu du trafic voyageurs qu'il faut renforcer ? quel serait le tonnage admissible des trains ? quels seraient leurs coûts d'exploitation ?

- le passage des trains de fret serait-il accepté par les riverains (Roya, Riviera italienne et Côte d'Azur) et leurs élus ?

- question préalable, quel est le volume du trafic potentiel de fret ?

- et pourquoi vouloir utiliser ces lignes pour relier Gênes et Turin, alors que la ligne littorale Gênes-Vintimille est saturée et que la ligne passant par Alexandria, qui est à double voie et électrifiée, évite le long détour (170 km) par Tende ? La même question se pose pour le trafic Savone-Turin, une autre ligne directe étant disponible.

Quant au trafic de fret Marseille-Turin, il emprunterait un itinéraire certes plus court que celui passant par Modane, mais se heurterait à la saturation de la ligne littorale Marseille-Nice...

Faire passer quelques trains de fret chaque jour sur la ligne de Tende pour répondre à des besoins locaux ou régionaux occasionnels a un sens, mais vouloir faire de cette ligne un itinéraire de transit massif et régulier relève de l'utopie technique et économique.

L'avenir des deux lignes de Tende passe en priorité par une relance du trafic voyageurs - trafic domicile-travail dans les banlieues de Nice et Cuneo, trafic touristique, trafic interrégional franco-italien de week-end et d'été entre Turin et la Méditerranée (des relations directes Nice-Turin en 3 h sont possibles : il y a dix ans, le trafic franco-italien était, en été, supérieur à 3 000 voyageurs/jour).

L'offre voyageurs actuelle est squelettique (4 allers-retours Nice-Tende dont 2 doivent être prochainement transférés sur route, et 2 allers-retours Vintimille-Coni). Une relance exige des travaux consistants mais non pharaoniques de remise en état pour rétablir une vitesse de 80 km/h.

Une ligne mal exploitée

La ligne de la Roya était électrifiée avant guerre, ce qui ne signifie pas que des trains de conteneurs pourraient y circuler aujourd'hui. Par contre, la ligne Nice-Breil ne l'a jamais été, un tunnel proche de Peille présente même un gabarit réduit. Un train de conteneurs Fos-Milan devrait donc faire le crochet par Vintimille, gare où le triage de Scalo Roia est en cours de démantèlement au profit d'un programme immobilier...

Tant que cette ligne sera entre les mains de la SNCF, il n'y a aucun espoir d'y voir le trafic s'y développer. Pourtant le trafic potentiel existe, fret et voyageurs, il suffit de se placer le long de la route dans la vallée de la Roya ou de compter les camions au col du Montgenèvre sur l'axe Marseille-Turin pour le constater. Les flux ne seraient certes pas ceux rencontrés sur la ligne du Lötschberg lorsqu'elle était à voie unique, mais garantiraient un haut niveau de trafic. Toute la difficulté vient de la SNCF, qui ne sait plus et ne veut plus exploiter, et tient absolument à fermer cette ligne en faisant en sorte que personne ne puisse la reprendre.

La solution immédiate passe par le transfert de sa gestion à l'Italie (l'hypothèse a été évoquée en 2015 par Jean-Yves Petit, alors responsable des transports de la Région PACA), voire par la cession pure et simple de la ligne.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA ■

Lors de la réouverture après travaux, la France et l'Italie ne se sont pas concertées : aucune correspondance n'est possible entre les trains italiens Cuneo-Vintimille et les TER français Nice-Breil -Tende (le soir la correspondance est perdue pour 3 min alors que le train italien a une marge horaire de 15 minutes). On ne vend pratiquement plus de billet Nice-Coni et bientôt on nous dira : « il n'y a personne dans les trains, on ferme ». Une desserte horaire Nice-Breil est possible en 50 min avec deux rames (aujourd'hui 5 rames sont au roulement) et toutes les 2h entre Impéria et Cuneo avec trois rames et de bonnes correspondances à Breil et Cuneo.

Michel Braun ■

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivadrière
 Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
 CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°270
 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