

Un changement de cap dangereux

En 2017, Emmanuel Macron avait pris des engagements précis : une réduction des émissions de CO2 du secteur des transports ; un alignement du prix du diesel sur celui de l'essence ; une réorientation de l'investissement vers les transports de la vie quotidienne ; enfin une perspective d'évolution de la taxe carbone sur la durée du quinquennat permettant de financer l'ensemble des infrastructures. La FNAUT avait approuvé ces nouvelles orientations.

Les Assises de la mobilité n'ont permis de clarifier ni les normes de pollution routière, ni les responsabilités des constructeurs. **Elles ont privilégié les encouragements à la voiture dite propre plutôt qu'à la mobilité propre** : les crédits nécessaires pour développer le report sur les modes respectueux de l'environnement ont été sous-estimés.

Les avancées partielles mais indiscutables du Pacte ferroviaire et les promesses d'une Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), à débattre et enrichir, sont effacées par l'annulation des mesures fiscales sur les carburants (alors même que le prix du pétrole vient de baisser de 35%) et par l'accroissement de la dépendance automobile : les engagements de la France lors de la COP 21 sont oubliés.

Les efforts récents pour contenir la hausse des péages autoroutiers - un signal fort donné aux automobilistes, dans la continuité des gouvernements précédents - confirment la priorité donnée à la voiture au détriment des transports publics. Au total c'est un recul de 15 ou 20 ans dans la gestion collective de la mobilité, construite pas à pas depuis la LOTI de 1982, qui laisse le transport urbain et ferroviaire, métropolitain et régional, sans perspectives partagées et sous la menace d'une double récession : physique faute de financements, et sociétale faute de mise en œuvre de la politique annoncée.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Sommaire

Transferts sur autocar des services ferroviaires	2-5
Le GCO, l'A45, la gare d'Allan	6
La chronique du Lyon-Turin	7
Le TGV Ouigo	8
L'attractivité du transport ferroviaire	9
La mobilité des zones périphériques	10
La concertation sur les services TER	11
La médiation dans les transports	12

Transferts sur autocar des services ferroviaires : le retour des voyageurs à la voiture



Une expertise commandée par la FNAUT et réalisée par le cabinet Trans-Missions confirme, à partir de l'analyse de 12 cas particuliers, un phénomène souvent observé dans le passé : en cas de transfert d'un service ferroviaire sur autocar, de nombreux usagers reprennent leur voiture, ou ne se déplacent plus. Les effets du passage du mode ferroviaire au mode routier et des variations de la fréquence des services et de la durée des trajets ont été dissociés. La perte de clientèle du transport public liée au seul changement de mode a alors été quantifiée : le « malus car » moyen est de 37 %. Le cas inverse des réouvertures de lignes ferroviaires a également été étudié : le « bonus train » moyen est de 65 %.

Carton rouge

Dans le numéro 20 (novembre 2018) de Mobilités Magazine, Patrice Vergriete, maire DivG de Dunkerque, s'en prend violemment à la position de la FNAUT sur la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos 268) : « préjugés idiots, arguments débiles, totalement stupides, discours dogmatiques, âneries racontées par une vieille génération ne connaissant rien à la gestion d'une collectivité ».

Tout élu devrait au contraire favoriser le dialogue et enrichir le débat avec les associations, et au moins lire leurs arguments. Le maire affirme pourtant souhaiter « un débat adulte et raisonnable, fondé sur des arguments non fallacieux »... mais il oublie de montrer l'exemple. Les militants de la FNAUT emploient, eux, un vocabulaire plus respectueux de leurs interlocuteurs.

Ces invectives méprisantes et prétentieuses prouvent surtout que M. Vergriete est gêné par la position de la FNAUT, à laquelle il ne répond par aucun argument rationnel.

Il cite le soutien que lui apporte un laboratoire de l'université de Perpignan, mais se garde bien d'évoquer les deux rapports d'experts remis récemment à Mmes Péresse et Hidalgo, très critiques du principe de la gratuité...

Selon lui, « la gratuité va profondément transformer les modes de vie et révolutionner les transports publics à Dunkerque ».

Mais peut-on parler de révolution alors que la fréquentation du réseau, très faible auparavant, n'a augmenté (selon la municipalité) que de 50 % les jours ouvrables, qu'une partie de cette augmentation est due à l'amélioration de l'offre qui a accompagné l'introduction de la gratuité, et qu'elle pouvait à l'évidence être obtenue sans la gratuité ?

Une vraie révolution aurait consisté à adopter le tramway, comme l'ont fait des agglomérations (Le Mans, Besançon) moins peuplées que Dunkerque, ou d'introduire le péage urbain, pour réduire vraiment le volume du trafic automobile.

Jean Sivardière ■

Pourquoi une expertise sur les transferts sur route ?

Ligne TER en gare de Rosporden (MD)

➤ Douze cas de transferts sur route de services TER ou, inversement, de réouvertures de lignes, ont été examinés pour analyser les réactions des voyageurs.

La FNAUT considère que les services TER sur les lignes secondaires à faible trafic doivent être préservés :

- ces services restent pertinents en termes de service public, d'aménagement du territoire, d'économie d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

- il est possible de les pérenniser en réduisant leur coût financier pour la collectivité et en améliorant leur qualité (ponctualité, vitesse, fréquence, horaires, correspondances), donc les recettes commerciales.

Depuis son congrès de Tours (1992), la FNAUT préconise leur exploitation en délégation de service public (FNAUT Infos 264). Une étude des cabinets Beauvais Consultants, KCW et Rail Concept a montré que l'ouverture du TER à la concurrence pouvait permettre, à budget public constant, d'éviter les transferts sur route et de développer l'offre TER (FNAUT Infos 208 et 213). Ses conclusions ont été confirmées par une étude plus récente du CEREMA (FNAUT Infos 257).

La FNAUT dénonce donc les affirmations de la Cour des Comptes (rapport de 2009 sur le TER), du rapport Spinetta, du ministère de l'Économie, de bien des élus régionaux et de la SNCF elle-même : elle constate qu'un transfert sur route, sauf cas très particulier, entraîne une dégradation du service public.

La FNAUT ne s'oppose pas dogmatiquement à ces transferts, mais elle estime qu'il faut auparavant bien connaître leur impact, positif ou négatif, social et environnemental.

Un paramètre à actualiser

En 2012, la FNAUT a demandé à Jean-Marie Beauvais, Pierre-Henri Emangard et Gérard Guyon, trois experts reconnus, de préciser la plage de pertinence énergétique des transferts sur route en fonction du remplissage des trains TER (FNAUT Infos 212). Les conclusions de ce travail confirmaient le point de vue de la FNAUT, mais étaient sensibles à un paramètre crucial et mal connu : les réactions de la clientèle du train à la suite d'un transfert sur route.

La plupart des études disponibles mettant en évidence une fuite de la clientèle vers la voiture mais datant d'une vingtaine d'années (encadré), il était nécessaire d'en actualiser les résultats, d'autant que l'avenir des « petites lignes » est en cours de discussion (FNAUT Infos 264).

Depuis 20 ans, le réseau routier s'est amélioré, la voiture est devenue plus fiable, son coût d'usage a diminué (FNAUT Infos 260), le taux de motorisation des ménages a augmenté, l'autocar régional a été modernisé, le covoiturage s'est développé alors que l'attractivité du service ferroviaire s'est au contraire dégradée, qu'il s'agisse de l'infrastructure (ralentissements) ou de l'exploitation. Ces évolutions variées ont-elles modifié les réactions de la clientèle en cas de transfert sur route ?

Une nouvelle expertise

La FNAUT a demandé aux cabinets Trans-Missions (Béatrice Jarrige, Mathias Cureau, Marc Barrau, Thibault Rapenne) et Beauvais Consultants de déterminer dans quelle mesure les voyageurs sont sensibles au mode de transport proposé, train ou car :

- les résultats des études précédentes sont-ils encore valables ? Le taux d'évasion de la clientèle vers la voiture, en cas de transfert sur route, s'est-il accentué ou réduit ?

- retrouve-t-on, ou non, à l'échelle régionale, la préférence marquée du public pour le mode ferroviaire observée en milieu urbain ? L'introduction d'un BHNS augmente la clientèle du transport public de 30 à 50 %, celle d'un tramway de 100 % et souvent bien davantage (FNAUT Infos 265).

L'objectif de l'expertise n'était pas de justifier ou de dénoncer le principe des transferts sur route mais d'analyser les réactions des voyageurs.

Douze cas de transferts sur route de services TER ou, inversement, de réouvertures de lignes, ont donc été examinés. Les situations sont variées : il peut s'agir d'évènements récents ou anciens, limités ou non aux heures creuses, temporaires ou définitifs, intervenus dans des zones rurales ou urbanisées.

Les études précédentes

Les études sur les réactions de la clientèle lors des transferts sur route sont peu nombreuses.

Dans une étude réalisée en 1996 pour l'Observatoire régional des transports de la Région Pays de la Loire, Alain Gaudefroy a montré que près d'un tiers (30 %) de la clientèle retourne à l'automobile du seul fait du passage du train au car. Il a chiffré l'influence de la durée du trajet (en général allongée lors du passage du train au car) et de la fréquence : qu'il s'agisse de l'autorail ou de l'autocar, une durée du trajet augmentée de 10 % entraîne une baisse de 20 % de la fréquentation et une fréquence augmentée de 10 % une hausse de 7 % de la fréquentation.

Dans leur ouvrage « des omnibus au TER » (La Vie du Rail, 2002), Pierre-Henri Emangard, Bernard Collardey et Pierre Zembri citent des pertes de clientèle du transport public de 37 % (en moyenne sur 20 lignes) lors des transferts des années 1970.

Dans son ouvrage « Rail et aménagement du territoire » (Edisud, 1995), Jean-François Troin confirme cette tendance mais signale le cas, très particulier semble-t-il, de la ligne Bort-les-Orques - Neussargues, dont la fermeture en 1990 a entraîné un doublement de la clientèle, certes marginale avant la fermeture, la desserte des bourgs étant mieux assurée par des arrêts dans les centres que dans les gares situées à l'écart des agglomérations sur une ligne sinueuse aux performances par ailleurs très limitées.

En 2007, le rapport Gratadour (FNAUT Infos 257) a chiffré à 30 % la perte de clientèle du transport public qui suit un transfert sur route.

En 2009, la Direction Générale du Trésor et de la Politique Économique a analysé les politiques de 4 Régions (Midi-Pyrénées, Auvergne, Basse-Normandie, Lorraine). Elle a chiffré la baisse de clientèle à environ 30 %. La DGTPÉ suggère que la fréquence du car ou taxi de substitution soit portée à 20 services par jour pour compenser la perte de confort et maintenir le niveau de la clientèle. Une baisse des tarifs et une hausse du nombre des points d'arrêt ont été envisagées.

Enfin, dans le cadre d'un bilan socio-économique des politiques publiques relatives aux trains TET et aux liaisons aériennes d'aménagement du territoire (janvier 2014), la Commission des Comptes Transport de la Nation estime qu'en cas de remplacement du train par l'autocar, 36 % des voyageurs se reportent sur la voiture, 25 % sur le TER, 11 % sur le TGV, 5 % sur l'avion, et 23 % ne se déplacent plus.

La méthodologie de l'expertise

L'objectif de l'expertise

Lors du transfert sur route d'un service ferroviaire, une partie de la clientèle se reporte sur le car, une autre partie se reporte sur la voiture en solo ou sur le covoiturage, voire renonce à se déplacer. L'objectif était de mesurer la variation de la fréquentation du transport public après fermeture de la ligne et d'*isoler l'effet « modal »*, *imputable au seul passage de l'autorail à l'autocar*, en excluant l'impact des autres modifications de l'offre (fréquence, itinéraire, arrêts desservis, temps de parcours, voire tarification). Il faut raisonner toutes choses égales par ailleurs, c'est la difficulté majeure de l'expertise.

Il s'agit donc d'une recherche originale, la plupart des travaux réalisés en France portant sur le report modal de la voiture individuelle directement sur le transport collectif.

Les difficultés méthodologiques

La collecte d'informations, difficile, a porté sur l'offre de transport ferroviaire et routier (fréquence, durée du parcours, finesse de la desserte, tarification), et sur la fréquentation.

Des recherches ont été effectuées dans les archives des collectivités et de la SNCF ; des entretiens avec des acteurs concernés ont été menés, en particulier avec des associations d'usagers.

1 - Certaines fiches horaires ne sont plus disponibles aujourd'hui.

2 - Les données relatives à la fréquentation sont difficiles à obtenir des opérateurs et/ou de l'autorité organisatrice. Les données obtenues concernent généralement toute la ligne, même si elle n'a été fermée que sur un tronçon. Il arrive que les données annuelles recouvrent une période avec autorail et une période avec autocar.

3 - Lors d'une réouverture de ligne, certains services peuvent être assurés par train, d'autres par car.

4 - Train et car peuvent avoir un itinéraire et des arrêts différents.

5 - L'offre de transport n'est pas restée inchangée lors du transfert sur route. Le car peut être plus fréquent que l'autorail. Inversement, il est en général plus lent que le train, surtout s'il dessert à la fois les centres des bourgs et les gares, souvent excentrées.

6 - D'autres paramètres ont pu varier : prix des carburants, habitat et activités au voisinage des gares, consistance des infrastructures routières.

Un exemple : Tours-Chinon

La ligne a été fermée le 28 septembre 1980 sur la seule section Chinon-Ballan (40 km), le rapport dépenses/recettes

étant jugé trop élevé : 6,2 (ramené à 3,9 après le transfert sur route). Elle a été rouverte le 4 janvier 1982 sur décision du ministre Charles Fiterman, suite aux pressions (usagers, élus et FNAUT).

Les statistiques de fréquentation portent sur 1979, année intégralement « ferroviaire », 1980 et 1981, année intégralement « routière ».

Les données relatives à la section Ballan-Tours (9 km) ont été éliminées car l'exploitation ferroviaire a subsisté pour permettre aux voyageurs d'éviter les embouteillages à l'entrée de l'agglomération tourangelle.

La fréquentation F de l'autorail Chinon-Ballan en 1979 a été de 3,08 millions de voyageurs.km (MVK), et celle du car en 1981, sur la même section, de 2,35 MVK, soit **une baisse de 29 %**.

Il s'agit alors d'estimer la baisse de fréquentation *si l'offre n'avait pas été modifiée au moment de la fermeture*.

Entre l'hiver 1979 et l'hiver 1981, l'offre O a augmenté en moyenne de 67 %, passant de 3 allers-retours (AR) à 2 AR express (ne desservant qu'Azay-le-Rideau) et 3 AR omnibus desservant toutes les communes traversées les jours ouvrables.

Inversement le temps de parcours moyen de gare à gare est passé de 66 min en train à 88 min en autocar, soit une augmentation de **33 %**. Mais ce qui compte pour le voyageur est en fait *la durée porte-à-porte généralisée du déplacement*. Cette durée généralisée D est la somme de trois composantes :

- la durée du trajet gare-à-gare (+ 33 %), donnée par les fiches horaires ; elle comprend le temps d'attente à Ballan (10 min lorsqu'on passe du car au train, 5 min quand on passe du train au car) ;

- la durée totale des parcours terminaux, inchangée lors du transfert (14 min : 7 min entre le domicile et la gare de dé-

part, 2 min de marge pour ne pas rater le train ou le car, 5 min entre la gare d'arrivée et le lieu d'activité) ;

- et un équivalent de la pénibilité liée à la rupture de charge, évalué à 10 minutes (en plus du temps d'attente à Ballan, déjà compris dans la durée du trajet de bout-en-bout).

Lors du transfert sur route, la durée généralisée D est finalement passée de 80 min à 112, soit une hausse de **40 %**.

L'évaluation de l'effet modal

Selon le ministère des Transports, l'élasticité de la fréquentation F à l'offre O est de $a = + 0,9$: si on augmente la fréquence de 10 %, la clientèle augmente de 9 %.

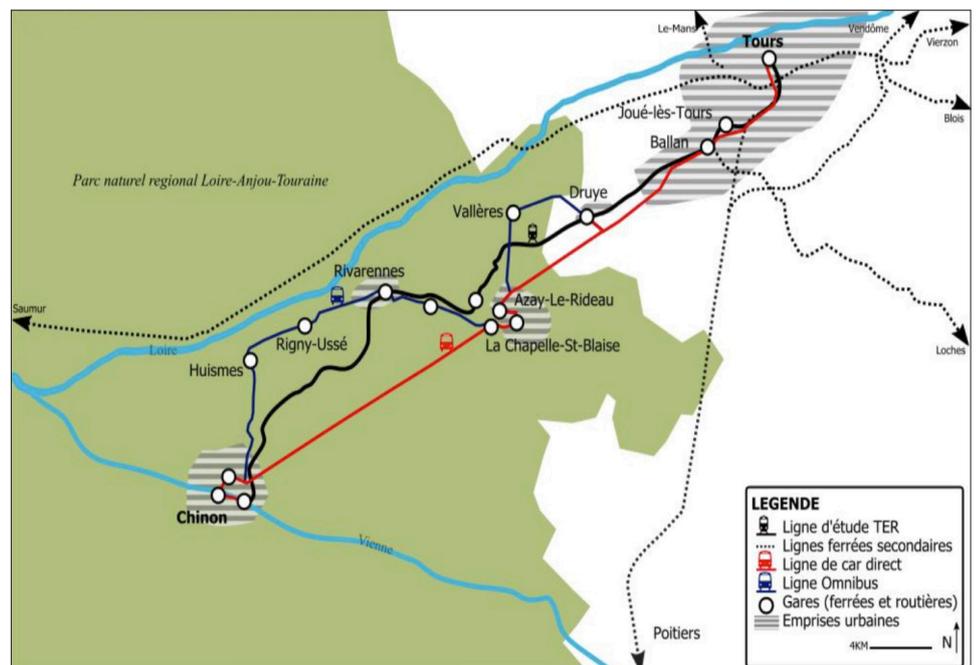
L'élasticité de F à la durée généralisée D a été supposée égale à $b = - 0,9$: si la durée généralisée augmente de 10 %, la fréquentation baisse de 9 %.

L'élasticité au prix est égale à $c = - 0,9$: si le prix augmente de 10 %, la fréquentation baisse de 9 %. Dans le cas présent, la tarification n'a pas varié.

La variation relative de fréquentation due à la variation de l'offre est donc : $dF/F = + 0,9 \times 67 \% = + 60 \%$, la variation relative due à la variation de la durée généralisée est : $dF/F = - 0,9 \times 40 \% = - 36 \%$. L'effet modal X, différence entre la variation brute de la fréquentation et sa variation corrigée, est donné par la formule :

$1 + dF/F = (1 + a dO/O) (1 + b dD/D) + X$
d'où : $X = - 31 \%$.

Si la fréquentation a baissé de 29 % grâce à l'augmentation de la fréquence, l'effet purement modal est un peu supérieur : le seul passage de l'autorail au car, à fréquence et temps de parcours identiques, aurait mené à une perte de clientèle de 31 %. Ici la différence est faible mais, dans d'autres cas, elle est bien plus importante.



Les résultats de l'expertise

Fermetures et réouvertures

Les variations de fréquentation du TER suite à un transfert rail/route ou route/rail et l'évolution de l'offre de transport ont été étudiées dans 12 situations très variées :

- 5 fermetures définitives (avec remplacement pérenne des services ferroviaires par des services routiers) : *Avallon-Autun, Digne-les-Bains - Saint-Auban, Clermont-Ferrand - Limoges, Vittel-Contrexéville, Alès-Bessèges* ;
- 4 fermetures temporaires pour travaux (il s'agit de fermetures d'une durée suffisante pour que les voyageurs adaptent leur comportement de manière rationnelle à l'offre de substitution proposée) : *Cannes-Grasse, Aix-en-Provence - Marseille, Nantes-Pornic, Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie* ;
- 3 fermetures suivies de réouvertures : *Tours-Chinon, Avignon-Carpentras, Mulhouse-Chalempé-(Freiburg)*.

Recherche de l'effet modal

Le travail d'analyse des experts a été délicat et, dans plusieurs cas, aucun chiffrage du malus car ou du bonus train n'a pu être obtenu car les données fournies par la collectivité organisatrice ou l'exploitant des services étaient incomplètes ou manquaient de fiabilité.

Comme cela a été observé sur le cas d'Avignon-Carpentras, la montée en charge de la clientèle du train en cas de réouverture de ligne peut être lente (+ 64 % en deux ans).

Compte tenu de ces difficultés, les valeurs obtenues pour l'effet modal doivent être prises avec prudence, mais leur ordre de grandeur est significatif.

Le modèle décrit page 3 a été utilisé pour évaluer l'effet modal (malus autocar ou bonus train), c'est-à-dire la réaction des usagers, en cas de fermeture ou de réouverture de ligne, face au changement de véhicule.

Le malus autocar

En cas de transfert définitif ou temporaire sur route d'un service ferroviaire (tableau ci-dessous), entre 25 et 51 % de la clientèle ferroviaire retourne à la voiture toutes choses égales par ailleurs (fréquence, durée du trajet, itinéraire et temps d'accès, tarification). Sur l'échantillon considéré, **le malus autocar est**

donc compris, en gros, entre 25 et 50 %, il est de 37 % en moyenne sur les 5 situations examinées et exploitables.

A noter qu'un léger gain de clientèle, + 7 %, a été observé lors de la fermeture d'Autun-Avallon, mais les experts ont considéré que ce cas n'était pas significatif car l'offre tant ferroviaire (avant la fermeture) que routière (après) était très faible.

Le bonus train

Dans le cas inverse d'une réouverture de ligne ferroviaire, la clientèle du transport public augmente de 27 à 83 % toutes choses égales par ailleurs sur l'échantillon considéré ; **le bonus train est donc, en gros, compris entre 30 et 80 %, il est de 65 % en moyenne** sur les 6 réouvertures considérées.

Commentaires

La variation de la fréquentation à la réouverture d'une ligne est plus forte qu'à sa fermeture. Cette particularité s'explique en partie mathématiquement. Lorsqu'on passe de 200 voyageurs à 100, la baisse de fréquentation est de 50 %, mais lorsqu'on passe de 100 voyageurs à 200, la hausse est de 100 %. Ce doublement du pourcentage s'applique à une fréquentation réduite de moitié, il ne traduit en fait qu'une récupération de la clientèle de départ, sans plus.

Le modèle ne tient compte ni de l'évolution de la population desservie, ni de l'apparition de nouveaux modes de transport (covoiturage, création de nouvelles voiries), ni des prix relatifs des modes en concurrence (variation du prix des carburants automobiles). Il tient compte seulement de la fréquence des services, de la durée généralisée des trajets et d'une éventuelle variation de la tarification du transport collectif.

Lors de la réouverture de Tours-Chinon, la hausse de la fréquentation a été très inférieure à la moyenne ; cela peut s'expliquer par l'absence d'amélioration de la voie, donc des performances et de l'attractivité du train, contrairement aux cas de fermeture temporaire pour travaux de modernisation de la ligne.

L'impact des fermetures sur le comportement de la clientèle semble se renforcer au cours des années. Il est cependant plus

faible que la moyenne si la fermeture est temporaire : l'usager semble « prendre son mal en patience » et revient vite au train à la réouverture.

Dans certains cas, les experts ont pu vérifier que la clientèle scolaire, captive du transport collectif, lui reste fidèle. Si cette clientèle scolaire est exclue, ils ont observé que **le bonus train est plus élevé que la moyenne pour les clientèles domicile-travail et occasionnelle**.

En Allemagne (encadré ci-dessous), le bonus train observé lors des premières réouvertures de lignes était faible, mais les réouvertures suivantes ont eu un succès considérable, y compris dans des zones rurales.

La préférence des voyageurs réguliers ou occasionnels pour le train s'explique aisément :

- le car est certes plus souple que le train, son itinéraire pouvant se rapprocher des zones urbanisées ;
- mais le train offre plus de confort (accessibilité, roulement, bruit intérieur, espace disponible à bord, transport des bagages, toilettes), il est plus rapide, plus sûr, plus fiable du fait qu'il dispose d'une infrastructure dédiée et dessert le centre des villes terminales.

En Allemagne

Le rapport Berschin, publié en 1998, a évalué à 30 % le bonus-train en cas de réouverture de ligne, le rapport Zöllner (2002) à 35-45 %.

Les réouvertures de lignes **en zones urbanisées** ont été des succès spectaculaires, la fréquentation du transport public a explosé.

Taunusbahn (1993) : de 1 500 à 11 000 voyageurs/jour (+ 633 %) ;

Schönbuchbahn (1996) : de 2 000 à 10 000 voyageurs/jour (+ 400 %) ;

Regiobahn (1998) : de 512 à 23 100 voyageurs/jour (+ 4 412 %) ;

Heidekrautbahn (2005) : de 1 884 à 4 417 voyageurs/jour (+ 134 %).

La même observation a été faite lors de la réouverture de **lignes rurales**.

Usedomer Bäderbahn (1995) : de 700 à 8 770 voyageurs/jour (+ 1 150 %).

TschopautalBahn (2004) : de 660 à 1 310 voyageurs/jour (+ 99 %).

Extrait d'une recherche de Mathias Cureau et Andreas Wettig

Lignes	Fermeture	Clientèle	Fréquence	Durée	Malus	Ré/Ouverture	Clientèle	Fréquence	Durée	Bonus
Tours - Chinon	1979	-29%	67%	40%	-31%	1982	27%	-30%	-40%	27%
Avignon - Carpentras						2015	62%	10%	-14%	76%
Nantes - Saint Gilles	2014	-63%	0%	27%	-51%	2015	138%	0%	-38%	77%
Nantes - Pornic	2014	-58%	-3%	40%	-33%	2015	144%	0%	-37%	83%
Cannes - Grasse	2016	-52%	0%	17%	-43%	2017	129%	-15%	-15%	61%
Aix - Marseille	2007	-14%	96%	42%	-25%	2010	87%	-16%	-36%	65%
Avallon - Autun	2011	-74%	-83%	2%	+7%					

Les conclusions de la FNAUT

Contrairement à ce qu'affirment la Cour des comptes, le ministère de l'Economie, Jean-Cyril Spinetta ou la direction de la SNCF, il est souhaitable de jouer plus systématiquement la carte du train et non de chercher à se débarrasser des « petites lignes » sous prétexte que le train est d'exploitation plus coûteuse que le car.

Les résultats du cabinet Trans-Missions confirment la très nette préférence du public pour le mode ferroviaire : une préférence du même ordre de grandeur a déjà observée en France pour la desserte urbaine (le bonus moyen du tramway est d'environ 131 %, le bonus moyen du BHNS n'est que de 34 %) (FNAUT Infos 265). En Suisse, en Allemagne, en Italie du Nord, en Ecosse, la desserte ferroviaire des petites villes et même des zones rurales connaît un grand succès (FNAUT Infos 270).

Le train reste pertinent

Les résultats de Trans-Missions justifient aussi l'intérêt que la FNAUT porte au train : si un territoire est irrigué par une voie ferrée, une desserte ferroviaire doit être privilégiée car elle peut capter une clientèle plus large qu'une desserte routière. Le maintien des services ferroviaires et les réouvertures de lignes périurbaines et interrégionales sélectionnées par la FNAUT sont donc rationnels. Bien entendu, si le territoire est dépourvu de voie ferrée, c'est une desserte routière attractive qui doit être développée, seule sur le modèle du Bregenzerwald (FNAUT Infos 270) ou, pour les trafics plus modestes et les trajets plus courts, en complément du train.

Remarque sur le malus autocar

Le malus autocar serait sans doute plus élevé que déterminé lors de l'expertise de Trans-Missions :

- si on étudiait des lignes de grande longueur, le train étant d'autant plus regretté que le parcours est long ;
- si on étudiait des fermetures de lignes exploitées dans de bonnes conditions (horaires adaptés aux besoins, fréquence élevée...) ;
- si on mesurait la clientèle du car longtemps après le transfert sur route, la désaffection des voyageurs pouvant même s'accroître au cours du temps et entraîner la marginalisation, puis la disparition, du car de substitution (à l'inverse, les réouvertures de lignes effectuées dans de bonnes conditions sont irréversibles).

Quant à la hausse de fréquentation en cas de réouverture, elle serait certainement plus élevée si la réouverture s'accompagnait d'une modernisation de la voie autorisant des vitesses plus élevées, ce qui n'a pas été fait en 1982 sur la ligne Tours-Chinon.

Coûts externes

Les résultats de Trans-Missions confirment par ailleurs que le bilan énergétique et environnemental, par voyageur.km, d'un transfert sur route est généralement négatif dès que le train est rempli d'une douzaine de voyageurs (FNAUT Infos 212), contrairement à une idée reçue : le car consomme moins de carburant et émet moins de CO₂ que le train diesel, mais il suffit qu'un petit nombre de voyageurs reprennent la voiture pour que le bilan énergétique de l'opération soit négatif.

Plus généralement, il serait utile de faire un bilan des coûts externes lors d'un transfert sur route : augmentation de l'insécurité routière, de la congestion des voiries, du temps perdu dans les embouteillages aux entrées de villes... (souvent des lignes sont fermées alors que la voirie parallèle est encombrée de voitures et de camions).

Comment transférer sur route ?

La FNAUT n'est pas dogmatique, elle n'exclut pas que des transferts sur route soient économiquement justifiés dans des cas exceptionnels (mais pas avant d'avoir joué à fond la carte du train pour tester sa pertinence).

Il faut tenir compte, dans l'évaluation du coût d'une desserte ferroviaire, de la possibilité d'augmenter les recettes voyageurs (par exemple en modifiant la position des arrêts pour les rapprocher des zones urbanisées) et de la compléter par une desserte fret.

En gros, pour annuler la perte de clientèle lors d'un transfert sur route, il faut augmenter la fréquence d'environ 50 % (et même davantage car il faut aussi compenser l'augmentation de la durée du trajet).

Il faut en tenir compte quand on compare les bilans financiers d'une desserte ferroviaire et d'une desserte routière sur un même itinéraire. Il faut aussi s'interroger sur la faible capacité de l'autocar, qui oblige à de coûteux doublages lors des pointes quotidiennes ou hebdomadaires.

Conclusion

Chercher à se débarrasser des « petites lignes », sous prétexte que le train est d'exploitation plus coûteuse que le car, est une démarche très contestable. Il faut au contraire jouer plus systématiquement la carte du train comme on sait le faire en Allemagne, en Suisse ou en Italie du nord :

- le trafic ferroviaire actuel n'est pas représentatif du trafic potentiel tant l'offre sur les petites lignes est médiocre et souvent squelettique ;
 - la clientèle répond favorablement à une augmentation de l'offre (entre 2002 et 2016, la fréquentation des TER a augmenté de 44 % pour une offre de transport augmentée de 26 % ; le nombre moyen de voyageurs par train est passé de 67 à 78 contre 80 en Allemagne) ;
 - les coûts fixes du rail sont élevés, mais le coût marginal de renforcement de l'offre est faible puisque les installations fixes, le matériel roulant et le personnel sont déjà mobilisés ;
 - les coûts d'exploitation par la SNCF sont excessifs (23,5 € par train.km en 2016 contre 15 € en Allemagne) ; ils sont deux fois plus élevés qu'en 2002 (ils sont passés de 2 Md€ à 4 Md€), la contribution publique actuelle est de 75 % ;
 - l'exploitation prochaine des petites lignes en délégation de service public (DSP) par des opérateurs autres que la SNCF pourra faciliter leur pérennisation en réduisant les coûts d'exploitation et en attirant une clientèle nouvelle par des innovations commerciales ;
 - le train a un rôle structurant plus fort que celui du car, de même qu'en ville le tramway a un rôle structurant plus fort que celui du bus ;
 - il facilite la fixation de la population dans les villes moyennes et petites, et même dans les zones rurales autour des gares, ce qui compense les effets d'une métropolisation devenue excessive.
- Le réseau ferré français est encore bien maillé, il est donc pertinent d'utiliser au maximum cette infrastructure existante dont la remise à niveau est possible à un coût très acceptable pour la collectivité.

D'autres transferts sur route

La FNAUT a étudié sommairement d'autres fermetures de lignes ferroviaires. Lors du transfert sur route définitif de la ligne Châlons-en-Champagne - Verdun en 2013, 4 trains dans chaque sens ont été remplacés par 5 cars, le temps de parcours est passé de 1h20 à 1h50 de gare à gare, la fréquentation a diminué de moitié, d'où un effet modal voisin de 50 %. Pour la ligne Epinal - Saint-Dié qui vient de fermer, la durée du trajet de bout en bout passe de 1h05 à 1h35 (+ 46 %)... Sans compter les aléas de la circulation. Pour la ligne Montluçon-Us-sel, fermée en 2008, l'effet modal est d'environ 65 %. Sur la ligne Saint-Etienne - Clermont, l'autocar de substitution est très lent et pratiquement vide.



LE GCO de Strasbourg

Malgré les nombreux avis négatifs émis sur le dossier du projet de Grand Contournement Autoroutier (GCO) de Strasbourg et la forte mobilisation citoyenne du 8 septembre 2018 à l'occasion de la marche pour le climat et contre le GCO, l'Etat veut toujours imposer ce projet absurde et contraire aux objectifs officiels de démocratie et de transition écologique.



Un déni de démocratie

Le gouvernement fait fi des 7 avis négatifs émis successivement par le Comité National de Protection de la Nature et l'Autorité environnementale, et lors des Enquêtes publiques diligentées par l'Etat lui-même.

Ce passage en force est d'autant plus inadmissible que des recours juridiques ont été engagés contre le GCO et que deux audiences devaient avoir lieu au tribunal administratif les 14 et 19 septembre prochains. Et pourquoi cette précipitation ?

A45 : un projet absurde heureusement éliminé

L'abandon du projet A 45 de deuxième autoroute Saint-Etienne - Lyon, comme l'avait recommandé le Comité d'orientation des infrastructures (COI) a suscité des réactions variées.



Les opposants au projet sont satisfaits du résultat d'une lutte acharnée. Les parlementaires PS de la Loire, le député Régis Juanico et le sénateur Jean-Claude Tissot, approuvent la décision du gouvernement : « il s'agit d'une décision de bon sens qui découle logiquement de la prise de conscience collective des enjeux environnementaux et climatiques et de la crédibilité grandissante des travaux sur les solutions alternatives. Les projets qui ne parviennent pas à voir le jour pendant plus de 30 ans sont par définition de mauvais projets. Considérer que la solution d'avenir pour le développement et la facilitation des mobilités entre Saint-Etienne et Lyon ne pouvait que passer par

Une absurdité technique et environnementale

Le projet de GCO, qui date des années 70, est irrationnel : il provoquera inévitablement une augmentation du trafic dans l'agglomération de Strasbourg et non sa résorption. Les rapports officiels eux-mêmes font état de 14 000 véhicules supplémentaires par jour entre Wasselonne et Strasbourg.

Quant à l'Alsace, elle n'a évidemment rien à gagner - bien au contraire - à la création d'un corridor pour les poids lourds qui transitent entre le Nord et le Sud de l'Europe. Pourquoi les élus favorables GCO ne proposent-ils pas la mise en place de l'éco-taxe poids lourds désormais en vigueur sur toutes les routes allemandes ?

La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et du risque climatique passe par celle du trafic routier, automobiles et poids lourds, et par un transfert de ce trafic sur les modes respectueux de l'environnement.

une cinquantaine de kilomètres de bitume constituait une vision étriquée et passiste de notre territoire ».

A l'inverse, le collectif pour l'A 45 est furieux. Sa protestation est un morceau d'anthologie : « cette infrastructure aurait pu être le tremplin d'une nouvelle dynamique au service des habitants et du développement économique de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne ; son abandon sonne comme un véritable désastre pour les habitants, les entreprises et l'ensemble des acteurs économiques rassemblés au sein du Collectif, porte-parole des 120 000 entreprises de ce bassin économique, qui a été trahi. L'Etat ne respecte pas les engagements pris par trois Présidents de la République. Ce projet a été reconnu d'Utilité Publique en 2008 ; il s'inscrit parfaitement dans le Grenelle de l'Environnement ; son montage financier était intégralement bouclé. Cette décision est profondément méprisante pour les habitants qui subissent au quotidien sur l'A47 insécurité, embouteillages, accidents, pollution... Cette décision est également scandaleuse pour les entreprises, dont la compétitivité est pénalisée par des centaines de milliers d'heures de travail perdues sur une A 47 paralysée ».

Gare d'Allan : l'alternative

Suite à l'abandon par l'Etat de la gare TGV d'Allan (FNAUT Infos 270), l'Association pour l'Harmonisation des Transports en Moyenne Vallée du Rhône (AHTMVR) a relancé ses propositions alternatives pour une meilleure desserte TGV des villes de la vallée du Rhône par la ligne classique.

Un alignement de la desserte TGV d'Orange sur celle de Montélimar (deux agglomérations de même importance) a été effectué en 2015 à la suggestion de l'AHTMVR et la SNCF a reconnu qu'une vingtaine de voyageurs par jour et par sens avaient ainsi été gagnés.

L'association propose aujourd'hui :

- l'expérimentation de quelques arrêts TGV à Pierrelatte ; ce site industriel du Tricastin (EDF, CEA...) est un très important pôle d'emploi et les échanges sont fréquents avec la région parisienne ; Pierrelatte et les villes proches de Saint-Paul-Trois-Châteaux à l'Est et de Bourg-Saint-Andéol à l'Ouest regroupent une population équivalente à celle de Montélimar ;

- le prolongement jusqu'à Valence-TGV des 6 allers-retours TER Avignon-centre - Valence-ville. Deux solutions sont envisageables : ou bien la création d'un point de rebroussement peu coûteux juste à l'est de Valence TGV sur la ligne classique (1,5 à 2 M€ selon une information fournie en 2012 par RFF) ; ou bien le prolongement de ces TER jusqu'à Romans (c'est déjà le cas des TER Briançon-Valence), ce qui impliquerait des coûts d'exploitation plus élevés à la charge de la Région mais permettrait d'intensifier utilement la desserte entre Livron, Valence-ville et Romans. Dans les deux cas, la gare de Valence-TGV serait, comme celle d'Avignon-TGV qui dispose depuis 2015 d'une liaison ferrée avec Avignon-centre (la « virgule »), mieux reliée à la ligne classique de la Vallée du Rhône.

A la gare de Montélimar, les voitures en stationnement immatriculées 07 sont aussi nombreuses que celles immatriculées 26. Tous ces Ardéchois, qui ont actuellement, à Montélimar, un accès direct au TGV, auraient été, autant que les montiliens, pénalisés par l'obligation de se rendre à Allan...

Espérons que le bon sens l'emportera enfin en faveur des solutions alternatives à cette gare exurbanisée, qui mériteraient d'être enfin sérieusement étudiées. Quant à la réactivation du centre-ville de Montélimar, ce n'est évidemment pas la gare d'Allan qui l'aurait apportée... !

Bien dit

La députée LREM **Alice Thourot** : « la multiplication des gares TGV implantées hors des centres-villes ne s'inscrit plus dans le sens de l'histoire ».

Une situation confuse

Le ministre italien des Transports, Danilo Toninelli, membre du mouvement 5 étoiles hostile au Lyon-Turin, a lancé une 8ème étude « coûts-bénéfices » du projet. Il a confié la conduite de l'étude à Marco Ponti, professeur d'économie à l'École polytechnique de Milan, très neutre puisqu'il a déclaré récemment : « l'avenir est au transport routier, le rail c'est du passé » !!!

Le 29 octobre 2018, le conseil municipal de Turin (à majorité 5 Etoiles), dont la maire Chiara Appendino, a voté une motion contre le Lyon-Turin.

Le 10 novembre, à Turin, une manifestation a rassemblé 40 000 partisans de la liaison. Une manifestation d'ampleur comparable a rassemblé les opposants début décembre.

Auparavant, le Forum pour le développement des régions européennes (FODERE) - qui regroupe des entreprises romandes, françaises, catalanes, piémontaises et allemandes - avait souligné le caractère urgent et stratégique de la liaison.

Le 17 novembre, un sondage Ipsos réalisé pour le Corriere della Sera a révélé que 60% des Italiens sont favorables à la réalisation de la liaison (dont 40 % des électeurs du mouvement 5 étoiles) et que seuls 19% y sont opposés.

Le 3 décembre, 2 000 représentants des acteurs économiques italiens - fédérations patronales et syndicats - réunis à Turin se sont prononcés pour le Lyon-Turin.

Le 10 décembre, les 186 maires de la métropole de Turin se sont exprimés sur la liaison Lyon-Turin : 169 d'entre eux ont demandé sa réalisation dans les délais prévus, 8 se sont abstenus, un seul a voté contre. Les maires élus sous l'étiquette 5 étoiles, dont la présidente de la métropole Chiara Appendino, n'ont pas pris part au vote.

Le 12 décembre, les eurodéputés 5 étoiles ont cherché à faire exclure le Lyon-Turin des financements de l'UE. Les eurodéputés de la Ligue du Nord ont fait échouer cette initiative.

Une remise en cause du Lyon-Turin, décidé par un accord international, exigerait un vote du Parlement italien, au sein duquel 5 étoiles est minoritaire.

Elisabeth Borne, ministre française des Transports, a réaffirmé que « le Lyon-Turin est un maillon essentiel du réseau ferré transeuropéen ». Le projet de loi LOM souligne son utilité écologique et économique. Craignant un arrêt du chantier du tunnel interfrontalier, la ministre a réclamé une décision rapide du gouvernement italien. Mais elle est hostile à la réalisation des accès à ce tunnel depuis Lyon : comprenez qui pourra...

La chronique du Lyon-Turin

La capacité du tunnel de Modane ne permet qu'une croissance très marginale du trafic de fret entre la France et Italie. Or le trafic des camions dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus a crû de 12% depuis 2014, et de 7% depuis un an...

Un tunnel déjà presque saturé

Une note récente de SNCF Réseau, publiée par le Dauphiné Libéré, démolit un argument clé des opposants au Lyon-Turin (FNAUT Infos 263). Selon ces derniers, la nouvelle liaison est un « grand projet inutile » : la ligne actuelle de Maurienne offre une capacité suffisante (120 trains par jour) pour reporter « immédiatement » (mais comment ?) sur le rail une part significative du trafic routier franco-italien.

En réalité la capacité du tunnel interfrontalier existant de Modane (Mont-Cenis) est très inférieure à ce qu'affirme les opposants : le tunnel est déjà pratiquement saturé.

Si on tient compte de la contrainte de non croisement des trains imposée par les nouvelles règles de sécurité, la capacité du tunnel n'est que de 62 trains par jour (trains de fret, de voyageurs et circulations techniques).

Si les trains de fret et de voyageurs ne sont pas autorisés à circuler en même temps dans le tunnel, la capacité tombe à 54 trains. Enfin la capacité passerait à 42 trains si une mesure d'interdiction absolue de croisement et de « poursuite » (plusieurs trains dans le tunnel) était prise : les règles italiennes sont plus dures que les règles françaises, or l'exploitation du tunnel est sous la responsabilité de l'Italie.

Le 17 janvier 2018, journée la plus chargée de 2018, 45 trains ont circulé : 39 de fret et 6 de voyageurs (3 AR TGV Paris-Milan). Chaque week-end, 10 trains supplémentaires de voyageurs (trains régionaux Turin-Modane) circulent dans le tunnel, et les élus (français et italiens) réclament l'extension de ce service aux jours de semaine. Enfin 8 à 10 navettes de l'autoroute ferroviaire alpine Aiton-Orbassano empruntent aussi le tunnel de Modane.

Il n'est donc possible de faire passer dans ce tunnel que 16 à 28 trains supplémentaires, sans parler des périodes de maintenance. En outre, compte tenu des rampes, le tonnage des trains est limité ; les trains de voyageurs sont prioritaires ; les trains de fret doivent passer le goulet d'étranglement Chambéry-Montmélian, quasiment saturé (tout le trafic voyageurs du sillon alpin l'emprunte) : le 15 mars 2018, 155 trains ont circulé sur cette section : 9 TGV, 109 TER, et 37 trains de fret seulement.

En conclusion, la capacité du tunnel de Modane ne permet qu'une croissance faible du trafic de fret entre la France et Italie. Or le trafic des camions dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus a crû de 12% depuis 2014, et de 7% depuis un an...

Bruxelles intervient

Agacée par les atermoiements de la France et de l'Italie, la Commission européenne leur

propose une rallonge potentielle de 860 M€ pour financer le tunnel de base du Lyon-Turin : le cofinancement des projets interfrontaliers par l'Union européenne passerait de 40 à 50 %, la France économiserait alors 370 M€ et l'Italie 500 M€.

Mais la Commission les menace aussi : si le projet reste dans l'impasse, le remboursement des subventions déjà versées sera exigé (l'UE a déjà versé 370 millions d'euros entre 2007 et 2013, puis 814 millions pour la période 2014-2020).

Alors que la Ligue du Nord veut poursuivre le chantier, le Mouvement 5 étoiles prône un abandon, ou au minimum une remise à plat intégrale. Le gouvernement français a indiqué qu'il « honorera ses engagements européens », mais sans grand enthousiasme.

Exemple à suivre

La Suisse a introduit, dès 2001, une taxe kilométrique sur les camions (la RPLP) dont le produit (1,6 MdFS ou 1,4 Md€ en 2017) est affecté pour l'essentiel aux travaux ferroviaires. Le taux de la RPLP varie de 2,3 à 3,1 centime de franc suisse/tonne.km suivant le type de camion (seuls les véhicules de plus de 3,5 tonnes paient la RPLP, les cars sont soumis à une redevance forfaitaire).

L'objectif officiel - réduire de moitié le nombre des camions (1 300 000) transitant à travers le pays entre l'Allemagne et l'Italie - est déjà en partie atteint ! Les tunnels de base du Lötschberg et du Gothard sont en service, celui du Ceneri le sera en 2020, et le nombre des camions en transit est aujourd'hui inférieur à 1 million. La part modale du rail sur l'axe nord-sud atteint aujourd'hui 71 % !

A la suite de la Suisse, 8 pays européens ont établi une écotaxe : Belgique, Allemagne, Autriche, Slovaquie, République tchèque, Pologne, Portugal.

Accès au tunnel

Jacques Gounon, président de la Transalpine et PDG d'Eurotunnel : « L'erreur des Britanniques a été de mettre 13 ans à réaliser les voies d'accès de Londres au tunnel sous la Manche. Alors seulement l'infrastructure a véritablement optimisé ses performances ».

La même erreur a été commise avec la liaison Perpignan-Barcelone, elle a mené le concessionnaire à la faillite (FNAUT Infos 251). Le sera-t-elle une 3ème fois avec les accès au tunnel de base du Lyon-Turin, comme le propose le Comité d'Orientation des Infrastructures présidé par Philippe Duron (FNAUT Infos 263) ?

Le TGV Ouigo : succès et effets pervers

Le succès des TGV Ouigo montre que le train peut reprendre de la clientèle à l'avion et à la route (covoiturage, cars Macron), grâce à des prix très attractifs et une vitesse commerciale hors de portée de la route. Mais, sur les lignes radiales, le report doit se faire sans déstructurer l'offre TGV classique, qui reste indispensable.



en gares parisiennes (Est, Lyon...), plus attractifs.

Une concentration sur les radiales

Comme en aérien, la baisse des coûts est en partie obtenue en augmentant la productivité du parc, mais la SNCF mise sur des rames de très grande capacité, exploitables seulement à faibles fréquences sur quelques grands axes, alors que le bas coût aérien mise sur des avions de faible capacité, des fréquences élevées et des destinations multiples.

Redynamiser l'offre ferroviaire

Selon l'ARAFER, la part modale du rail - 9,2% en 2016 - recule depuis 2011 en France, alors qu'elle augmente à l'étranger (FNAUT Infos 261). Cette part reste supérieure à celle de nos voisins grâce au TGV, mais elle diminue après une hausse de 1995 à 2011 (de 7,5% à 10%). Simultanément, le trafic aérien connaît un développement rapide (FNAUT Infos 266), particulièrement sur les relations province-province.

Le « low cost » est depuis des années le moteur de la croissance du trafic aérien. La SNCF se devait donc de réagir. Ses trains à bas coût sont apparus en 2013 (FNAUT Infos 207, 213, 234). La FNAUT a approuvé cette initiative.

Une offre à bas coût inédite

Les Ouigo roulent 3 h de plus par jour que les TGV classiques, la vente en ligne obligatoire réduit les coûts de distribution, la capacité des rames est augmentée de 25 % (ni 1ère classe, ni bar) : le coût à la place baisse de plus de 40 %. Les prestations sont limitées (taille des bagages) ou payantes (prise de courant, bagage supplémentaire...) mais la moindre qualité de l'offre reste acceptable car les prix proposés sont très bas (à partir de 10 € pour adultes, prix unique 5 € pour enfants).

La réussite est évidente : le taux d'occupation des Ouigo est de 88 % contre 67 % pour les TGV classiques. L'objectif est d'assurer 25 % des déplacements par TGV en Ouigo.

Les péages représentent 38 % des recettes. Les Ouigo n'utilisaient que des gares TGV excentrées (Roissy, Massy, Lyon-Saint Exupéry...). Mais la SNCF revient à des départs

concentre dangereusement. En 2013 on comptait les relations radiales Paris-Lyon-Marseille/Montpellier. A partir de 2016 sont apparues des relations Tourcoing (Lille)-Rennes/Nantes. En 2017 les relations Intersecteurs continuaient leur développement avec Lille-Bordeaux et Lille-Marseille et Strasbourg-Bordeaux.

Mais en 2018, la SNCF n'axe sa publicité que sur les nouvelles relations entre Paris et les grandes métropoles régionales : Strasbourg, Rennes, Nantes, Bordeaux, Montpellier et Marseille. Rien n'est dit sur les relations province-province : seuls subsistent les axes Tourcoing-Bordeaux/Marseille. L'offre est largement limitée à la desserte de Paris par les seules LGV, et la desserte des Alpes du nord n'est pas envisagée.

Ouigo ne doit pas casser les progrès attendus des TGV classiques

Les usagers attendent des TGV classiques une maîtrise du rapport qualité-prix, des services adaptés à toutes les catégories de clientèles et des dessertes sur l'ensemble des territoires.

En segmentant fortement l'offre, mais sans augmenter les fréquences (un TGV Ouigo remplace très généralement un TGV classique), la SNCF verrouille le marché vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence sur les principaux axes accessibles à d'autres opérateurs, lourdement handicapés par ailleurs par l'obligation de financer leur matériel roulant. Les innovations que pourraient apporter ces nouveaux opérateurs deviennent impossibles. Cet « effet anticipé » de la concurrence a donc un effet très pervers, accepté par le gouvernement.

Simultanément, la SNCF, au détriment de l'aménagement du territoire, accélère les réductions de fréquences, voire veut supprimer des relations province-province. Ces dégradations concernent même des relations importantes avec, par exemple, le passage de 4 à 3 allers retours Lyon-Toulouse en 2018 ou de 4 à 2,5 allers retours Strasbourg-Marseille ou Lyon-Nice en 2019.

Pas de contrôle du gouvernement sur l'aménagement du territoire

Toutes ces dégradations se font sans contrôle du gouvernement, pourtant devenu autorité organisatrice des services d'intérêt national (loi du 27 juin 2018), et sans présentation préalable au Parlement du schéma national des services de transport (loi du 4 août 2014).

Ce fonctionnement à la fois libre et sans concurrence de SNCF Mobilités est inadmissible, d'autant que l'Etat et SNCF Réseau travaillent sur un nouveau modèle de péages visant à faciliter le financement par péréquation des TGV déficitaires d'aménagement du territoire. La clause de sauvegarde de dessertes directes sans correspondances, prévue par la loi du 27 juin 2018, doit être appliquée.

Des offres à coordonner

Les offres horaires low cost et classique doivent être coordonnées car la clientèle des TGV classiques, qui n'est pas seulement professionnelle, a des besoins spécifiques (fréquence, confort, bar, 1ère classe, Internet, possibilité d'échanges ou de remboursements). De nombreux déplacements effectués au tarif Loisir sont en fait des déplacements à caractère privé obligatoire qui doivent être possibles en matinée, en soirée et aussi en pleine journée.

De plus, Ouigo s'adresse surtout aux voyageurs pouvant prévoir leur voyage et accepter des contraintes (horaires en particulier), ce n'est souvent pas le cas des familles : *Ouigo n'est pas adapté à ceux qui en ont le plus besoin.*

En raison de ces contraintes et du faible nombre de lignes desservies, l'offre Ouigo ne peut pas constituer une tarification « famille » satisfaisante.

Ouigo montre que le train peut reprendre de la clientèle à l'avion et à la route (covoiturage, cars Macron), grâce à des prix très attractifs et une vitesse commerciale hors de portée de la route. Mais, sur les lignes radiales, le report doit se faire sans déstructurer l'offre classique, indispensable. C'est cette offre qui assure une fréquentation élevée dans les pays voisins.

Malheureusement, Ouigo ne fait qu'améliorer la desserte des lignes bien desservies et dégrader celle des lignes qui le sont moins : c'est le contraire des attentes des usagers et d'un aménagement rationnel du territoire. C'est aussi la conclusion de l'ARAFER : le modèle SNCF est à revoir, il traduit « une vision malthusienne du rail ».

Jean Lenoir ■

Comment renforcer l'attractivité du transport ferroviaire

Dans le contexte d'un système ferroviaire fortement dégradé et d'une concurrence très agressive des autres modes de transport, la FNAUT a analysé pour la DGITM les bonnes pratiques susceptibles d'améliorer l'attractivité du transport ferroviaire. L'étude a été pilotée par Marc Debrincat, avec la collaboration d'Anne-Sophie Trcera, Jean Lenoir et Jean Sivardière.

Les modes concurrents du train imposent des contraintes à leurs usagers : les aéroports sont souvent éloignés des centre-villes, l'avion low cost n'assure en général que des relations de point à point, sans desservir les villes intermédiaires, et l'usage de l'avion implique des formalités souvent pénibles liées à la sécurité ; le car est nettement plus lent et moins confortable que le train ; la voiture est soumise aux embouteillages. Mais l'avion à bas coût, l'autocar, la voiture et le covoiturage (qui ne paient pas leurs coûts externes) ont sur le train un avantage déterminant : le faible prix du voyage.

Le prix du voyage

Certes l'usage de la voiture est coûteux si on considère son coût complet (34 centimes/km), mais l'automobiliste ne perçoit le plus souvent que son coût marginal (carburant et péages autoroutiers), égal au tiers environ du coût complet (FNAUT Infos 211, 261) ; il bénéficie par ailleurs du prix du pétrole, qui se maintient à un niveau très bas.

Pour résister à cette concurrence, la SNCF a développé des offres Grandes Lignes à bas coût (Ouigo, TGVpop, Intercités Eco) et a multiplié les prix réduits, souvent compétitifs, à grand renfort de publicité.

Mais ces « petits prix » ne sont pas proposés à tous les publics ou sur tous les itinéraires, les cartes commerciales sont coûteuses, et le train reste trop cher pour les déplacements familiaux, en particulier sur les trains à réservation obligatoire et pendant les périodes de pointe (la carte Enfant Famille a été stupidement supprimée en 2014 malgré nos interventions vigoureuses).

La FNAUT a souvent proposé à la SNCF d'étudier les effets d'une baisse systématique des prix du TGV sur sa fréquentation et sur son équilibre économique. La décision de baisser les prix, afin d'attirer de nouveaux clients, est un pari qu'a osé la RENFE (société nationale d'exploitation des chemins de fer espagnols) en 2013. Le succès a été tel que dès 2014, la fréquentation de l'AVE (le TGV espagnol) a dépassé celle de l'avion sur certaines lignes, notamment la principale : Madrid-Barcelone (FNAUT Infos 241).

Et si elle veut réduire durablement le prix du train, la SNCF doit traiter les causes des surcoûts de production de ses services, c'est-à-dire mettre en œuvre les principes d'exploitation du low cost aérien : utiliser plus intensément son parc de matériel roulant, qui est dimensionné pour couvrir les heures de pointe (le maintenir en circulation en heures creuses, en début de matinée, en fin de soirée, voire de nuit) et développer la polyvalence de son personnel.

La desserte du territoire

La voiture est aisément utilisable sur l'ensemble du territoire et permet le porte-à-porte. Le réseau routier est dense, continu et en bon état ; il autorise des vitesses élevées ; les voitures modernes ne tombent plus en panne ; la sécurité routière s'est nettement améliorée depuis 2002. Pour concurrencer efficacement la voiture, la SNCF doit donc disposer d'un réseau bien maillé de lignes (ce sujet sera prochainement traité dans FNAUT Infos) et offrir des services radiaux et transversaux, TGV et Intercités, couvrant l'ensemble du territoire et assurant la desserte des villes moyennes et des petites villes.

On assiste au contraire à un inquiétant démaillage du réseau, puisque même des lignes interrégionales (Clermont-Bordeaux) ne sont plus exploitées, et à la suppression de services TER, Intercités et même TGV : des TGV intersecteurs ont été supprimés, et des arrêts sont supprimés alors que la clientèle a besoin de trains caboteurs.

Des contraintes multiples

La voiture est disponible à tout moment dès lors que le plein de carburant a été fait ; le transport des bagages est facile ; enfin la voiture garantit l'intimité de ses occupants, elle est vécue comme un prolongement de l'habitat.

Pendant ce temps, l'usage du train se heurte à une accumulation de contraintes (horaires, tarifs, compostage, portiques), la SNCF estimant que le client doit être à son service et concevant son offre non à partir des demandes des voyageurs, mais à partir de ses contraintes d'exploitation alors qu'elle devrait au contraire introduire de la simplicité et de la souplesse : *aujourd'hui, il est quasiment impossible d'improviser un voyage en train.*

Les horaires des trains utilisés lors des déplacements domicile-travail sont souvent mal adaptés aux horaires de travail. Les fréquences sont notoirement insuffisantes, le cadencement des circulations est très imparfait.

La politique actuelle de réservation est contraire aux attentes des voyageurs : la réservation facultative doit être la règle sur tous les trains Intercités.

Les conditions d'échanges et de remboursements doivent être simplifiées pour devenir compréhensibles.

Les cartes de réduction SNCF ne sont pas valables sur la partie française des trajets internationaux tels que Marseille-Bruxelles ou Paris-Milan.

L'information

Il est facile de se procurer des plans précis et clairs du réseau routier. Mais l'information ferroviaire sur les itinéraires, les horaires et les tarifs est médiocre : ainsi, le voyageur ne peut pas sélectionner les trajets possibles selon les critères qui l'intéressent (prix et durée du trajet, type de train).

Les fiches horaires des Intercités et TGV, supprimées, doivent être remises en ligne et indiquer tous les arrêts.

Un guide tarifaire clair et synthétique doit être rétabli en lieu et place d'informations éparpillées, uniquement disponibles en ligne. Un encadrement du système de tarification du TGV (yield management) devrait améliorer l'information du voyageur sur l'existence et l'amplitude de la variation des prix.

Autre difficulté : les offres tarifaires deviennent peu lisibles du fait de la juxtaposition d'offres TER et Intercités sans réservation obligatoire dont les prix relèvent maintenant en partie du yield management.

La distribution

Les points de vente des titres de transport hors des gares se sont raréfiés, l'amplitude horaire d'ouverture des guichets a été réduite.

Les initiatives de SNCF Mobilités ou des autorités organisatrices segmentent l'offre et ses canaux de distribution. La dématérialisation des billets doit être étendue sans être opposée au support papier. Les solutions de distribution physique et numérique doivent assurer la fonction de guichet unique et garantir l'intermodalité tarifaire.

La mise en vente parfois très tardive des trains de nuit est inacceptable et encourage un report sur d'autres trajets ferroviaires moins pratiques, voire sur d'autres modes de transport.

Une offre renouvelée et diversifiée

Le voyageur doit être valorisé par un accueil de meilleure qualité. Le confort doit être revu (matériel accessible, correspondances quai à quai...). Et, quoi qu'on dise, la vitesse reste un élément d'attractivité du train : les horaires sont trop détendus (FNAUT Infos 258).

Enfin l'offre doit être diversifiée : le voyageur a besoin de TER, de trains Intercités, de TGV. Les trains de nuit nationaux et internationaux sont un excellent mode de transport low cost par leur capacité à incorporer des voitures de niveaux de services différents.

Une autre approche de la mobilité des habitants des zones périphériques

(Pixabay)

La FNAUT a su faire des propositions pour répondre aux problèmes de mobilité des habitants des zones périurbaines et rurales. Elle s'est en particulier insurgée contre l'idée que la dépendance automobile est une fatalité dans ces zones « périphériques » et défendu la thèse qu'il est possible d'y développer des transports collectifs efficaces à un coût acceptable (FNAUT Infos 270).

Il nous a semblé utile d'élargir le débat et de juxtaposer deux points de vue différents : celui du géographe **Christophe Guilly** (encadré page suivante), et celui de l'expert lillois **Mathieu Chassignet** (www.alternatives-economiques.fr/carburants-perdants/00086957). Selon Mathieu Chassignet, **qui a exploité les données de l'INSEE**, « on brandit des généralités sans vérifier, mais si on regarde les chiffres, on s'aperçoit que c'est faux ».

La distance domicile-travail

On dit souvent que ce sont les moins riches qui se retrouvent contraints d'habiter le plus loin de leur lieu de travail. En réalité, contrairement à une idée reçue, au-delà de certains cas particuliers, *l'éloignement est proportionnel aux revenus du ménage*, il varie de 8 à 17 km : ce sont les plus riches qui habitent le plus loin de leur travail. Et la tendance s'accroît : les enquêtes ENTND 1994 et 2008 montrent que l'éloignement a peu augmenté pour les moins aisés et beaucoup augmenté pour les plus aisés (diagramme 1).

Les enquêtes de l'INSEE montrent d'autre part que l'éloignement n'est pas le fait des familles qui iraient loin d'une grande ville pour chercher un logement plus spacieux.

Les déplacements domicile-travail

Les moins riches utilisent bien moins la voiture que les plus aisés : 38 % se rendent au travail en voiture contre 70 % pour les plus riches. Inversement, les moins favorisés recourent plus à la marche, au vélo et aux transports collectifs (diagramme 2).

Les autres déplacements

Il n'y a pas que les déplacements domicile-travail qui comptent. Si on regarde l'ensemble des déplacements (domicile-travail, études, achats, services...) sur une semaine, on retrouve la même corrélation entre distance parcourue et niveau de revenus.

Le taux de motorisation

Plus ses revenus sont élevés, plus un ménage possède de voitures. Le 10^e décile (les 10 % les plus riches) possède plus de 2 fois plus de voitures que le 1^{er} décile (les 10 % les moins riches).

De même, les voitures possédées par les ménages les plus aisés parcourent sur une année plus de kilomètres que les voitures possédées par les ménages les moins aisés. Au total, les ménages les plus aisés parcourent près de 3 fois plus de kilomètres en voiture chaque année que les ménages les moins aisés (diagramme 3).

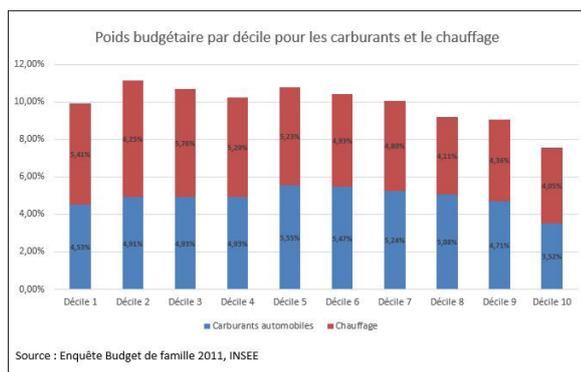
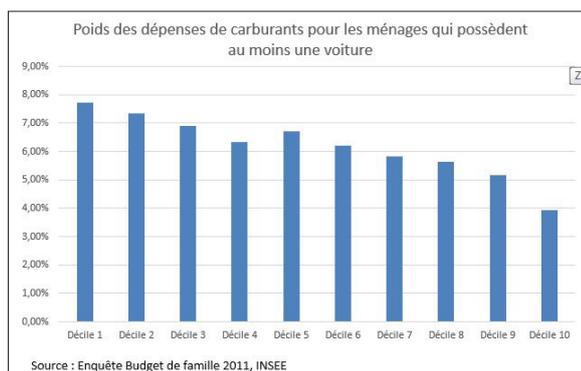
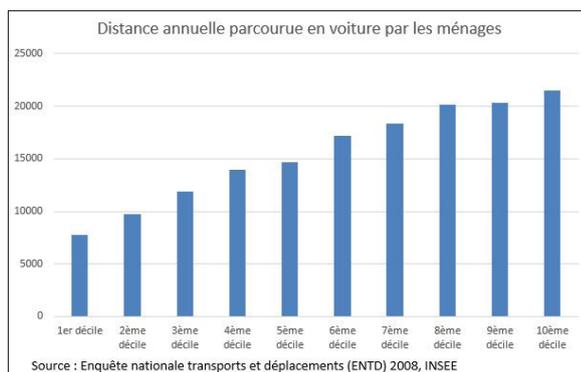
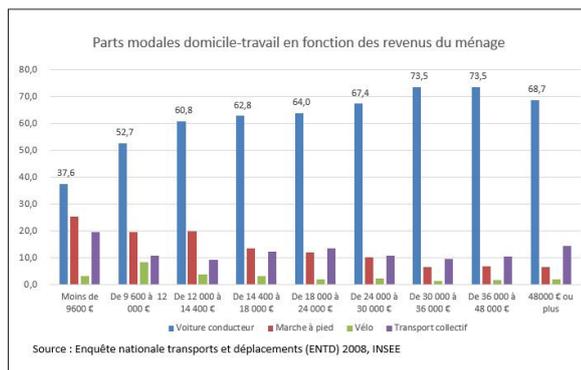
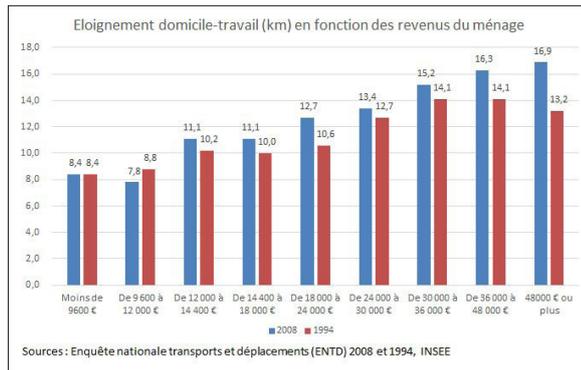
Les budgets voiture et chauffage

Les ménages les moins aisés possèdent des voitures plus anciennes et donc plus consommatrices de carburant. Mais la consommation plus importante de ces voitures anciennes est très loin de compenser le fait qu'elles roulent beaucoup moins. *Le budget carburant des ménages est donc lui aussi proportionnel aux revenus.*

Le poids budgétaire des carburants et du chauffage

Le poids des carburants (dépenses divisées par les dépenses totales du ménage) n'est pas plus important en moyenne pour les ménages les moins aisés que pour les plus riches. Cependant 40 % des ménages du 1^{er} décile ne sont pas motorisés contre moins de 10 % des ménages du 10^e décile. Si on ne regarde que les ménages motorisés, le poids du carburant sur le budget des ménages modestes ressort plus nettement (diagramme 4).

Le budget chauffage semble en revanche plus pénaliser les ménages modestes par rapport aux ménages aisés (6 % du budget contre 4 %) (diagramme 5). Le chèque énergie semble donc plus justifié qu'un chèque carburant (d'autant plus que, concernant le chauffage, il n'y a que peu de risque d'effet rebond).



Point de vue d'un géographe sur les Gilets jaunes

Christophe Guilluy est l'auteur de « La fin de la classe moyenne occidentale » et de « La France périphérique ». Il a été interrogé par Le Parisien, nous résumons ses réponses à titre d'information.

« La contestation des Gilets jaunes va bien au-delà de la simple question du prix des carburants, c'est un ras-le-bol général qui s'exprime.

Le phénomène est-il homogène ?

Oui, la grogne vient de territoires moins productifs économiquement, où le chômage est très implanté. Ce sont des territoires ruraux, des petites et moyennes villes souvent éloignées des grandes métropoles : ce que j'appelle la « France périphérique ». Ce sont des lieux où vivent les classes moyennes, les ouvriers, les petits salariés, les indépendants, les retraités.

Cette majorité de la population subit depuis 20 à 30 ans une recomposition économique qui l'a desservie. Elle n'est plus intégrée politiquement et économiquement. Elle a subi la fermeture progressive des usines (et le retour à l'emploi est très compliqué), la désertification médicale, le départ des services publics et des commerces. Tout cela s'est cristallisé autour de la question centrale du pouvoir d'achat. Le mouvement des Gilets jaunes est la conséquence de tous ces éléments.

S'agit-il d'une énième contestation populaire, comme celle des Bonnets rouges, ou d'un mouvement durable ?

Difficile à dire. Le ressentiment est gigantesque. Les problèmes sont désormais sur la table. Si la contestation des Gilets jaunes ne perdure pas, un autre mouvement émergera de ces territoires plus tard, car rien n'aura été réglé.

Le dialogue entre ces populations et la classe politique semble coupé...

Oui. Le monde d'en haut ne parle plus au monde d'en bas. Et le monde d'en bas n'écoute plus le monde d'en haut. Les élites sont rassemblées dans des métropoles où il y a du travail et de l'argent. Elles continuent de s'adresser à une classe moyenne et à une réalité sociale qui n'existent plus.

Les mesures d'accompagnement à la conversion d'un véhicule propre n'ont pas atténué la colère des Gilets jaunes.

Les réponses du gouvernement sont à côté de la plaque. Les gens ne demandent pas des solutions pour financer un nouveau véhicule. Ils attendent des réponses de fond où on leur explique quelle place ils ont dans ce pays. Bien des élus locaux ont des projets pour relancer leur territoire, mais pas d'argent pour les mettre en place. Il faut développer ces régions, partir du peuple plutôt que des premiers de cordée.

Une vraie concertation sur les services TER ?

Une concertation sérieuse entre la Région, Autorité Organisatrice des Transports, l'opérateur du TER (actuellement SNCF Mobilités), SNCF Réseau et les associations représentant les usagers est indispensable. La FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes a énoncé 7 principes d'organisation de la concertation.

1. Les pratiques de mobilité évoluent mais le transport ferroviaire, seul transport de masse efficace, reste le cœur du dispositif autour duquel peuvent et doivent s'articuler les autres modes : autocar, covoiturage, vélo, transport urbain... Le bon fonctionnement des trains TER doit donc recevoir la priorité.

2. Auvergne-Rhône-Alpes est une région étendue et contrastée. Un même modèle de concertation ne peut être adapté à toutes les situations. Certaines associations regroupent les usagers d'une seule ligne ; d'autres travaillent sur une étoile ferroviaire ; d'autres encore sont implantées sur un bassin de vie et traitent de toutes les mobilités.

Ce sont les associations locales d'usagers qui sont le mieux à même de préciser le mode de fonctionnement souhaitable de la concertation.

3. Les réunions techniques préparatoires aux réunions de concertation avec les associations sont indispensables. C'est grâce à elles que les associations peuvent faire connaître les demandes, réclamations et propositions concernant tous les

aspects des services TER (horaires des trains, tarification, billettique, qualité de service, intermodalité), et que des solutions répondant aux préoccupations des usagers peuvent être étudiées.

4. Les modalités pratiques de ces réunions préparatoires doivent être décidées au préalable avec les associations concernées pour que leurs représentants puissent y participer.

5. En cas de travaux sur les voies ou de modification d'un service, une réunion de concertation spécifique doit être organisée suffisamment à l'avance pour que les demandes des usagers puissent être prises en compte.

6. Les réunions associant tous les opérateurs de mobilité d'un bassin de vie peuvent être efficaces à condition que les sujets à traiter soient précis et en nombre raisonnable.

7. La présence d'un élu régional et des élus locaux aux réunions de concertation est nécessaire. Si d'autres Autorités organisatrices des transports sont impliquées, il faut aussi qu'un de leurs élus participe aux réunions.

Tout pour la voiture

Le 18 novembre dernier, juste après le bouclage du FNAUT Infos 270, le Premier ministre a annoncé l'annulation de diverses mesures décidées mi-novembre pour répondre aux exigences des gilets jaunes : la hausse et l'extension du chèque énergie à 2 millions de ménages, le relèvement du barème fiscal kilométrique pour les propriétaires de petites cylindrées et le doublement de la prime à la conversion pour les « gros rouleurs » (actifs non imposables qui roulent plus de 60 km par jour pour aller travailler et rentrer chez eux).

Le Premier ministre estimait en effet que ces mesures n'étaient plus justifiées, les hausses des taxes sur les carburants (6,9 centimes sur le gazole et 2,9 sur le SP 95) ayant été annulées pour 2019 et des mesures favorables au pouvoir d'achat ayant été prises.

Il aurait pu ajouter que le prix du baril de pétrole brut avait baissé de 22 dollars entre le 1er octobre et le 1er décembre (- 27 %), ce qui a entraîné, selon le calcul de l'économiste Jean-Marie Beauvais, une baisse de 12 % du prix du litre de gazole HT et 7 % TTC, soit 10 centimes à la pompe. Une baisse très supérieure à la hausse des taxes qui avait été décidée puis annulée : c'est bien ce qui est observé à la pompe, où le prix du litre de gazole est devenu voisin de 1,40 €.

Quelques heures plus tard, les mesures annulées étaient rétablies à la demande de l'Élysée et sous la pression de nombreux parlementaires LREM. Selon Amélie de Montchalin, députée de l'Essonne, il s'agit d'une « victoire de la vie quotidienne ». Certes le chèque énergie est un dispositif d'aide au paiement des dépenses de chauffage ou d'isolation des logements par les ménages modestes, son extension semble justifiée (voir bas page 8). Mais il n'en est pas de même des mesures d'aide directe aux automobilistes (dont l'abandon aurait permis de financer la rénovation d'une « petite ligne » ferroviaire : 40 M€ sont nécessaires pour Tours-Loches).

Il est regrettable qu'un député de la majorité, Matthieu Orphelin, membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, ne l'ait pas compris et ait plaidé pour le retour du relèvement du barème fiscal kilométrique (ce dispositif qui permet aux salariés et indépendants de déduire les frais de transport domicile-travail des revenus imposables) et de la super-prime à la conversion des véhicules (4 000 €) pour les gros rouleurs - et retour qu'il a salué comme « une excellente nouvelle ». Pas pour l'environnement : comme encouragement à l'usage de la voiture et à l'allongement de la distance domicile-travail, on ne fait pas mieux...

La généralisation de la médiation dans le secteur des transports

Dans le contexte d'une généralisation de la médiation à l'ensemble des secteurs de la consommation, Imane El Bouanani, Marc Debrincat, Jovanah Murugan et Anne-Sophie Trcera, du service juridique de la FNAUT, ont analysé la situation du secteur des transports et proposé des améliorations.

Le principe de la médiation

La médiation est un des modes de règlement des litiges. Elle permet au consommateur de résoudre un litige lorsque le dialogue avec le professionnel n'a pas permis d'aboutir, en s'adressant à un tiers, le médiateur.

La médiation est relativement rapide, de l'ordre de quelques semaines ou mois, et gratuite. Le consommateur conserve son droit à agir en justice si la médiation ne lui apporte pas satisfaction ; il n'est pas lié par la proposition du médiateur, qui ne reste qu'un avis sur le dossier ; enfin la prescription concernant le litige est suspendue le temps de l'étude du dossier par le médiateur.

Toutefois, il est nécessaire que le consommateur ait déjà essayé de résoudre le litige directement auprès du professionnel, qu'une solution satisfaisante ne lui ait pas été proposée, et qu'il n'ait pas saisi la justice de ce désaccord.

La médiation a un impact positif pour l'ensemble des consommateurs, car le médiateur peut émettre des recommandations visant à améliorer le traitement des litiges dans son ensemble et à prévenir leur apparition.

Les autres possibilités de règlement des litiges

La possibilité offerte récemment à un professionnel de recourir à l'arbitrage, qui fait intervenir un tiers indépendant, ne relève pas de la médiation.

En cas d'arbitrage, le consommateur perd son droit à agir en justice : il ne peut qu'accepter la décision de l'arbitre, sans recours possible. Le litige sort alors des juridictions, sans certitude sur le respect du droit des consommateurs, sans visibilité sur les décisions prises puisqu'elles ne sont pas publiques, sans possibilité d'établir une jurisprudence.

Les actes du 21^e congrès de la FNAUT

Les actes comprennent un résumé du rapport de conjoncture, la motion du congrès, les principales déclarations des élus invités au débat du samedi matin, un résumé de l'exposé de Patrick Jean-tet, les Tickets Verts et Rouges, Coups de chapeau et Amendes, un compte-rendu des travaux des ateliers et les exposés présentés à la fin du congrès. Le document peut être demandé au siège de la FNAUT (chèque de 5 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

Par ailleurs, la médiation ne doit pas être confondue avec le système de guichet unique des organismes de règlement extrajudiciaire des litiges mis en place par l'Union européenne. Ce système ne s'impose pas au professionnel, qui est libre de l'accepter ou non.

Le contexte juridique

L'Union européenne a généralisé la médiation à tous les secteurs de la consommation. Selon le droit européen, les professionnels peuvent choisir entre une médiation de secteur et des médiations d'entreprise. Un médiateur sectoriel est compétent pour tous les médiateurs d'un même secteur d'activités, tandis qu'un médiateur d'entreprise n'est compétent que pour l'entreprise considérée. Deux obligations sont imposées aux professionnels : garantir au consommateur le recours effectif à un dispositif de médiation de la consommation ; faire connaître au consommateur le médiateur compétent et le moyen de le saisir.

En cas de manquement à ces obligations, des sanctions sont prononcées par la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF).

L'obligation de la médiation dans les transports : état des lieux

Malgré l'obligation pour les professionnels de mettre à la disposition des consommateurs des systèmes de médiation, des champs restent encore non-couverts. Ainsi, dans le secteur des transports et malgré l'existence d'opérateurs importants, il n'existe pas, à ce jour, de médiateurs notamment pour les nouvelles mobilités (VTC, location de deux-roues en free floating, covoiturage, voitures en libre-service et autopartage).

Le code de la consommation rend obligatoire l'information précontractuelle sur la possibilité de recourir à un médiateur. De plus, l'information du consommateur sur le médiateur doit se faire sur son site internet, ses conditions générales de vente (CGV), ses bons de commande, ou par tous moyens appropriés en l'absence de tels supports.

Nous avons analysé le respect de ces obligations par les entreprises issues de quinze secteurs différents du transport public et constaté l'absence de mise en place de la médiation dans le secteur des VTC et des taxis. Nous avons donc demandé à certaines entreprises de VTC (Uber France, LeCab, Chauffeur Privé) et de taxis (G7 Booking, Alpha taxis) de désigner un médiateur et d'en informer le consommateur.

Brèves

Mauvais conseil

Raymond Soubie, ancien conseiller de Nicolas Sarkozy : « le gouvernement pourrait ajuster l'évolution des taxes sur les carburants à celle du prix du pétrole, afin de limiter les hausses de prix à la pompe. Ce serait protéger les consommateurs sans renoncer à la fiscalité écologique ». Protéger vraiment le consommateur, c'est au contraire l'habituer à une énergie chère et l'inciter à réduire sa dépendance à la voiture...

Fumer sur les quais ?

Il est aujourd'hui interdit de fumer dans les bâtiments des gares, mais pas sur les quais extérieurs, sauf à Paris (où l'interdiction, décrétée par le Préfet de Police, n'est pas respectée). Suite aux plaintes des voyageurs, l'association Les Droits des Non-Fumeurs (dnf.asso.fr) demande que l'interdiction soit étendue aux quais de toutes les gares, comme en Scandinavie.

Vocabulaire à la mode

Afin de pérenniser une mobilité autonome, inclusive et sans couture du quotidien, et compte tenu de la multiplicité et de la complexité des enjeux, il convient d'articuler une concertation assumée et une problématique innovante du changement d'échelle des initiatives avec la mobilisation, le basculement stratégique et la mise en réseau de la société civile et du tissu associatif territorial vers un nouveau paradigme démocratique et environnemental dans le cadre d'un nouvel outil contractuel de la transition énergétique, solidaire, écologique et durable grâce au signal d'une ingénierie d'appui et à un management citoyen de la gouvernance (d'après un texte du CESE).

Le train aboiera trois fois

Le Japon connaît une hécatombe de cerfs aux abords des voies ferrées : les animaux sont attirés par les rails car ceux-ci contiennent du fer, un élément nécessaire à leur alimentation. Des trains ont été équipés de haut-parleurs qui diffusent des brames de cerfs pour alerter les animaux, puis des aboiements de chiens pour les faire fuir. Résultat : les intrusions sur les voies ferrées ont été réduites de 45 %.

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°271
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