

édition nationale

Décentralisation... et démocratie?

L'Association des Maires de France, l'Association des Départements de France, et l'association Régions de France ont lancé à Marseille, le 26 septembre 2018, un « appel pour les libertés locales ». Les élus territoriaux dénoncent une recentralisation de plus en plus flagrante: « notre pays meurt de son ultra-centralisation; nous ne pouvons plus accepter la prise de pouvoir et le mépris d'une technocratie, enfermée dans ses certitudes et coupée de nos territoires et de nos vies ».

La FNAUT ne peut qu'approuver cet appel solennel pour une relance de la décentralisation, suivant l'exemple de beaucoup de nos voisins européens : plus les décideurs sont proches du terrain et des électeurs, plus les décisions ont des chances de répondre aux besoins de la population et de relayer ses aspirations économiques, sociales et environnementales.

La gestion des lycées par les Régions et celle des trains TER, qui ont connu un renouveau remarquable depuis vingt ans, le démontre de manière évidente.

Ceci étant, encore faut-il que les besoins et les aspirations de la populations puissent s'exprimer aisément. Selon leurs associations, « les élus locaux sont vaguement consultés mais jamais écoutés ». Mais ne peut-on en dire autant des associations d'intérêt général (défenseurs de l'environnement, usagers des services publics...), trop souvent ignorées, voire étouffées financièrement, par ces mêmes élus locaux ? La gestion coupée du terrain est-elle seulement le fait de l'Etat?

L'appel des élus pour les libertés locales ne s'accompagne malheureusement d'aucun engagement à approfondir la démocratie locale, qui aurait pourtant tout à gagner d'une participation vraie et systématique de la population aux décisions qui la concernent.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Johnnanc	
Les aides publiques aux services	
d'autocars librement organisés	2-5
La régression de l'offre TGV	
Le train à hydrogène	-
Les trains de nuit	8
Le trolleybus	9
La chronique du Lyon-Turin	10
Oslo, ville sans voitures	11
La voiture et l'espace public	12

Les dépenses publiques dues aux services de cars librement organisés

Les services de cars « Macron », appelés dorénavant Services Librement Organisés (SLO), se sont considérablement développés depuis leur légalisation par la loi Macron du 6 août 2015. Comme l'a montré une expertise suggérée par la FNAUT et réalisée par Bruno Cordier (cabinet ADETEC), ces services ont bénéficié en 2016 d'une aide publique d'environ 24 M€ (57 % fournis par l'Etat, 43 % par les Régions): 66 % de cette dépense correspond à l'usage des infrastructures routières et 23 % aux pertes de recettes du TER, compensées par les Régions ; la perte de clientèle TGV et Intercités a coûté 54 M€ à SNCF Mobilités. En 2017, le dépense publique a été d'environ 26 M€ (+ 11 %), la perte financière de SNCF Mobilités a atteint 67 M€ (+ 24 %).

Une erreur d'analyse

Selon la ministre des Transports, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) veut sortir de la logique du tout TGV « qui a poussé au tout-voiture beaucoup de nos concitoyens, laissés sans autre solution pour se déplacer ». Il est certain que les habitants des zones périurbaines et rurales sont aujourd'hui privés de transport collectif performant, ferroviaire ou routier. Mais faut-il - c'est la mode - en rendre le TGV responsable?

Qui, sinon les gouvernements précédents, mais aussi l'actuel, a laissé la SNCF décider de la politique d'aménagement du territoire et supprimer des centaines de km de voies ferrées et des relations TGV, ou les exploiter de manière à décourager la clientèle et à la rejeter vers la voiture?

Qui, sinon l'Etat, a longtemps investi exagérément sur les routes au nom du « désenclavement » et poussé les Régions à faire de même au détriment des lignes régionales dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions (FNAUT Infos 240)?

Qui a lancé la construction de tant d'autoroutes qui n'ont fait que générer des trafics nouveaux sans venir à bout de la congestion, et oublié l'entretien du réseau ferré classique ?

Qui a laissé se développer l'étalement urbain, les lotissements, les grandes surfaces commerciales, les hôpitaux et autres services publics, sans se préoccuper de leur desserte collective?

Faire porter au TGV, utilisé chaque année par 140 millions de voyageurs (trafic domestique 110 et international 30), la responsabilité de la dépendance automobile est trop facile : on trouve en France 3 000 km de LGV contre 12 000 km d'autoroutes... et le TGV concurrence efficacement la voiture et l'avion.

La LOM accorde des crédits considérables au rail, mais le retard à combler est immense et les voyageurs ont besoin de toutes les composantes du transport ferroviaire: TER, Intercités, TGV.

Le développement simultané de ces offres exige des choix encore plus nets entre la route et le transport collectif.



Certains responsables politiques dénoncent avec complaisance les subventions « trop élevées » accordées aux transports collectifs. Mais les transports collectifs ne sont pas les seuls à bénéficier de l'aide du contribuable.

Nous présentons ici une expertise de Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, réalisée à la suggestion de la FNAUT, qui a concerné les aides publiques aux services d'autocars SLO, couramment appelés cars Macron.

Cette expertise constitue la suite logique de celle déjà réalisée par Bruno Cordier sur les aides publiques au covoiturage (FNAUT Infos 261). Dans notre prochain numéro, nous présenterons les résultats d'une troisième expertise sur les aides publiques au transport aérien.

Les chiffres figurant dans cette étude se rapportent à l'année 2016 ; une actualisation pour 2017, particulièrement instructive, est donnée page 5.

La création des services SLO

Avant 2011, seuls les services routiers réguliers conventionnés par l'autorité organisatrice de transport d'une collectivité locale, départementale ou régionale étaient autorisés.

La loi ORTF ou loi Bussereau du 8 décembre 2009 a autorisé, à partir de 2011, le cabotage sur le territoire national des services internationaux réguliers (routiers et ferroviaires) de voyageurs.

Puis la loi Macron du 6 août 2015 a entièrement libéralisé le marché intérieur du transport routier, c'est-à-dire autorisé la création de services réguliers non conventionnés par une autorité organisatrice de transport (FNAUT Infos 252). Les liaisons comportant des arrêts distants de moins de 100 km et susceptibles de menacer l'équilibre économique d'un service conventionné (train ou car) peuvent cependant être interdites ou limitées par l'ARAFER suite à la saisine d'une autorité organisatrice.

La part de marché des services SLO

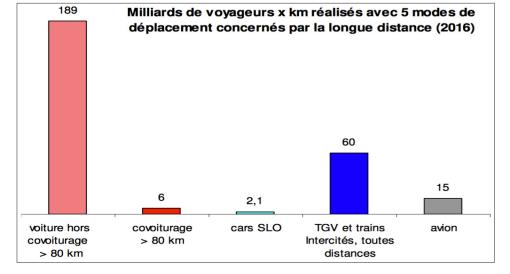
En 2016, les services de cars SLO ont représenté, en kilométrage parcouru, 0,02 % du trafic routier total, 0,4 % du trafic total des véhicules lourds et 5 % du trafic total des autocars.

Exprimés en voyageurs.km, ces services assurent 0,2 % des déplacements de personnes toutes distances confondues, 0,6 % des déplacements de personnes à longue distance (plus de 80 km), 1,1 % des déplacements effectués en transport collectif et 3 % des déplacements effectués en car ou bus.

Les déplacements à longue distance

Le trafic des cars SLO est donc marginal dans le marché global des transports. Mais si on sélectionne le marché des déplacements à longue distance (plus de 80 km), on constate (graphique ci-dessous) que ce trafic n'est pas négligeable (les trafics collectifs urbain, TER et routier régional, qui sont principalement des transports de proximité, ne sont pas considérés ici ; les trafics SLO, Intercités et TGV effectués sur moins de 80 km sont négligeables). En gros, un voyage à longue distance sur 150 à 200 est effectué en car SLO.

En 2016, les déplacements en cars SLO, chiffrés en voyageurs.km, ont représenté 1,1 % des déplacements effectués en voiture (hors covoiturage), 35 % des déplacements effectués en covoiturage longue distance, 3,5 % des déplacements effectués en train (TGV et Intercités) et 14 % des déplacements intérieurs effectués en avion.



Les opérateurs

Les services SLO sont exploités par 3 opérateurs principaux : Flixbus (société privée), Ouibus (filiale de SNCF Mobilités, vendue récemment à Blablacar) et Isilines-Eurolines (groupe Transdev).

L'offre

En movenne annuelle, le nombre des communes desservies augmente régulièrement ; il a été de 183 en 2016 et de 237 en 2017. Certaines communes ne sont desservies que l'hiver, ou que l'été.

Le nombre des liaisons assurées entre deux communes augmente lui aussi; il a été de 913 en 2016 et de 1199 en 2017. Le kilométrage parcouru par les autocars a diminué de 14 % entre 2016 et 2017 mais l'offre, chiffrée en sièges.km, n'a pas diminué, la suppression de certaines relations peu fréquentées ayant été compensée par l'augmentation de la capacité moyenne des cars.

La fréquentation

La fréquentation a été de 6,2 millions de voyageurs en 2016 et a atteint 7,1 millions en 2017 (+ 15 %). Le développement des offres ferroviaires à bas coût et la hausse des tarifs SLO l'ont freinée, mais sa hausse est repartie, en particulier avec la création récente de dessertes d'aéroports. Par suite, le nombre de voyageurs.km a augmenté de 6 % en 2017, la longueur moyenne du trajet passant de 339 km en 2016 à 315 km. Fin 2017 et début 2018, les lignes les plus fréquentées sont Lille-Paris, Lyon Aéroport - Grenoble, Lyon-Paris, Paris-Rouen et Lyon-Grenoble.

Le taux moyen d'occupation des autocars, qui était encore d'environ 30 % en 2015, est en forte progression : il est passé de 40 % en 2016 à 51 % en 2017 (+ 26 %) suite à la hausse de la fréquentation et à la suppression de relations peu fréquentées.

La tarification

Après une période de prix d'appel (3,2 € pour 100 km) pour attirer les voyageurs, la politique tarifaire des autocaristes est devenue un peu plus réaliste : le tarif moyen est passé de 4 € pour 100 km en 2016 à 4,7 € en 2017 (+ 17 %). Le tarif moyen des dessertes d'aéroports est plus élevé (7,3 € pour 100 km au 4ème trimestre 2017) que celui des autres liaisons (4,6 €).

Les recettes

Les recettes commerciales HT augmentent: 83 M€ en 2016, 105 M€ en 2017 (+ 26 %). La recette kilométrique moyenne est en forte hausse, de 0,76 € en 2016 à 1,08 € en 2017 (+ 42 %) sous l'effet des hausses des tarifs et du taux d'occupation des véhicules. Mais le déficit global des exploitants reste notable: environ 80 M€ en 2016,50 M€ en 2017 (la recette kilométrique devrait atteindre environ 1,90 € pour l'annuler).

Les dépenses publiques dues aux cars SLO

Les dépenses directes

Les dépenses publiques en faveur des services SLO ont été de 23,7 M€, soit environ 24 M€, en 2016 (premier graphique ci-dessous):

66 % (15,6 M€) correspondent à l'usage des infrastructures routières (11,7 M€ à la charge de l'Etat et 3,9 M€ à la charge des Départements);

23 % (5,5 M€) correspondent aux pertes de recettes des transports ferroviaires conventionnés (TER) et sont pris en charge par les Régions;

- 8 % (2 M€) sont liés à des emplois publics (90 % à la charge de l'Etat, 10 % à

la charge des Régions);

- 3 % (0,6 M€) sont liés à l'usage des gares routières gérées par des collectivités locales et des sociétés d'économie mixte (SEM);

- les recettes, liées notamment aux amendes, sont déduites.

Au total, 57 % des dépenses publiques sont à la charge de l'Etat (13,5 M€) et 43 % à la charge des collectivités territoriales (10,2 M€).

On constate que les coûts d'usage des infrastructures routières sont prépondérants. Ces coûts ont été déterminés à partir des données suivantes, fournies par le Conseil général du développement durable :

- les dépenses de l'Etat et celles des collectivités territoriales pour les routes et la sécurité routière;

- la répartition des coûts d'usage des routes entre voitures, véhicules utilitaires légers et véhicules lourds ;

- la part des autocars SLO, en véhicules. km, dans la circulation routière (l'usure des routes est à peu près la même pour les bus, les cars et les camions);

- enfin une estimation de la répartition du trafic SLO sur les différents types de voiries (autoroutes 60 %, réseau national 30 %, réseau local 10 %).

Le manque à gagner de SNCF Mobilités et les externalités (accidents, émissions de CO2...) ne sont pas pris en compte dans l'évaluation des dépenses publiques directes pour les cars SLO.

Les reports modaux

En 2016, l'ARAFER a montré que, si les services SLO n'existaient pas, 17 % de leurs usagers actuels ne se seraient pas déplacés, 37 % auraient pris le train, 19 % une voiture personnelle ou de location et 2% l'avion, enfin 25 % auraient fait du covoiturage (deuxième graphique ci-dessous).

Selon la même enquête, pour les trajets de moins de 250 km (2,7 M de trajets SLO en 2016, distance moyenne 175 km), le report se serait fait sur la voiture (26 % des usagers), le covoiturage (23%), le TER (7 %), l'Intercités (9 %) et le TGV (20 %.

Pour les trajets de plus de 250 km (3,5 M de trajets en 2016, distance moyenne 470 km), le report se serait fait sur la voiture (12 % des usagers), le covoiturage (26 %), le TER (2 %), l'Intercités (7 %), le TGV (29 %) et l'avion (4 %).

De ces données, Bruno Cordier a pu calculer qu'en 2016 :

- les cars SLO ont pris au train 792 M de voyageurs.km (dont 7 % au TER, 18 % aux Intercités, 75 % au TGV);
- le rail (tous trains confondus, y compris les trains et RER franciliens) a perdu 0,85% de sa clientèle voyageurs;
- les trains et RER franciliens ne sont pas concurrencés par les cars SLO;
- les trains Intercités ont perdu 2 % de leur clientèle, le TGV 1,1 % et les trains TER 0,3 % seulement (ce qui est logique puisque les services SLO comportant des arrêts distants de moins de 100 km peuvent être interdits).

Le covoiturage (toutes distances confondues) a pris en 2015 2,1 fois plus de voyageurs.km au train que les cars SLO en 2016

(1,5 fois plus au TGV, 2 fois plus aux Intercités et 9 fois plus au TER et aux trains et RER franciliens).

En 2016, le covoiturage longue distance a donc davantage concurrencé le train que les cars SLO.

Le manque à gagner de SNCF Mobilités

Le prix moyen du TGV est de 10,4 centimes/km, mais l'usager des cars SLO est en général un jeune qui bénéficie de tarifs SNCF réduits, d'où une perte de recette estimée à 8,3 centimes/ km (- 20 % par rapport au tarif normal), et un manque à gagner de 50 M€/an avec TVA, 45 M€ HT.

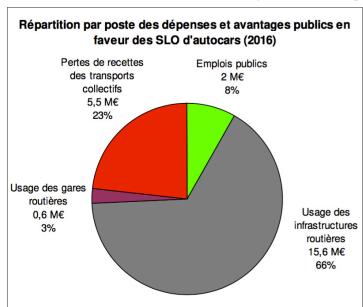
Un calcul analogue montre que le manque à gagner des trains Intercités est de 9 M€ et celui des TER de 5,5 M€ HT (dans le cas des TER, aucune minoration du tarif n'est appliquée car les abonnés, majoritaires, sont peu attirés par les cars SLO).

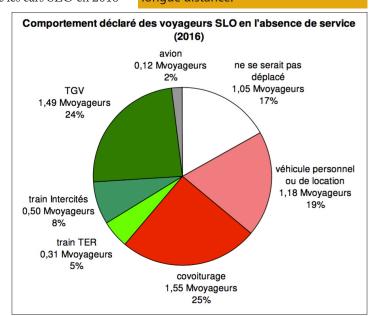
Au total, le manque à gagner de SNCF Mobilités a donc été de 59,5 M€. en 2016. La perte TER a été compensée par les Régions. Les pertes de recettes à la charge de SNCF Mobilités, dues à la concurrence faite aux TGV et Intercités, se montent donc à 54 M€/an.

Une expertise difficile

Les statistiques disponibles sur les déplacements sont données en voyageurs.km. Le nombre de voyages et la longueur moyenne d'un trajet n'est connue que pour certains modes (notamment les cars SLO).

Pour les modes dits interurbains et les transports occasionnels (manifestations, tourisme), le nombre de voyages n'est pas connu et aucune distinction n'est faite entre les déplacements à courte et longue distance.





Les coûts externes des cars SLO

Le coût des principales externalités des cars SLO a pu être calculé.

L'existence de l'offre de cars SLO provoque une induction importante de déplacements et une forte concurrence faite au train.

En 2016, elle a entraîné une consommation supplémentaire de 4 800 tonnes eq pétrole en 2016 et des émissions supplémentaires de 21 000 tonnes de CO2; à raison de 45 €/tonne de CO2 (selon l'évaluation du rapport Quinet), le coût de ces émissions pour la collectivité a été de 0,9 M€.

Le coût des accidents corporels impliquant un car SLO a été de 10,4 M€ en 2016 (coût direct des accidents évalué selon la méthode économique classique, voir page 3).

Mais si on compare les situations avec et sans services SLO (c'est la méthode différentielle), on constate au contraire une économie de 18,7 M€ sur le coût des accidents du fait des reports de la voiture

Quant au coût d'usage des infrastructures routières, il a été, en 2016, de 15,6 M€ (coût direct évalué selon la méthode économique classique) et de 11 M€ seulement selon la méthode différentielle en raison des reports de la voiture sur le car.

Comparaison avec les autres modes de transport

Bruno Cordier a calculé le montant des dépenses publiques dues aux différents modes de déplacement en les rapportant au voyageur.km (graphique 1, aides 2016, et 2015 pour le covoiturage).

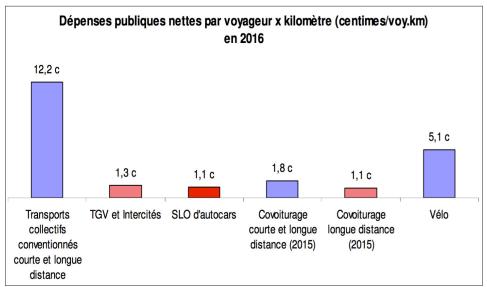
On constate que les dépenses publiques effectuées pour les services à longue distance (autocar, train et covoiturage - en rouge sur le graphique) sont du même ordre de grandeur, alors que le train devrait bénéficier d'un financement public plus important puisqu'il est le mode le plus respectueux de l'environnement.

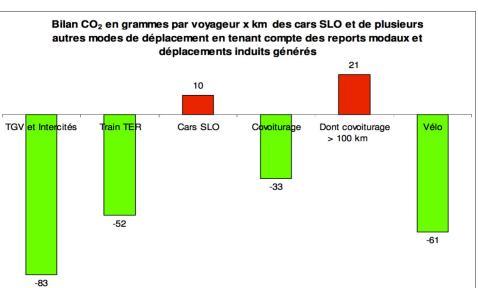
Les modes figurant en bleu sur le graphique 1 incluent une part importante de déplacements à courte distance (la totalité pour le vélo), ce qui explique la valeur élevée de la dépense publique correspondante par voyageur.km.

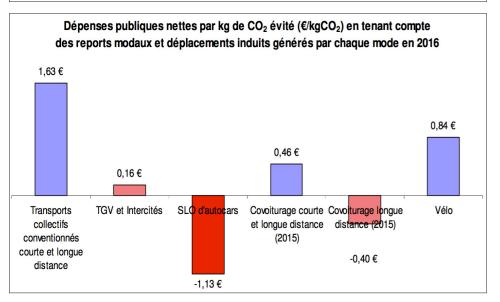
Enfin Bruno Cordier a calculé le nombre de grammes de CO2 évité par chaque mode (graphique 2).

Pour chacun d'eux, on suppose qu'il n'existe plus et que ses usagers ne se déplacent plus ou se répartissent sur les autres modes disponibles.

Cette répartition est connue pour l'autocar et le covoiturage, mais elle a dû faire l'objet d'hypothèses pour le train et le vélo. Par exemple, si le TER n'existait pas, 10 % des usagers ne se déplaceraient plus, 80 % prendraient la voiture, 3 % un car et 7 % covoitureraient. Si le TGV et le train In-







tercités n'existaient pas, 70 % prendraient la voiture, 10 % l'avion, 3 % le car et 7 % covoitureraient.

Bruno Cordier a enfin calculé, pour chaque mode, la dépense publique par kg de CO2 évité (graphique 3).

La dépense pour les cars SLO et le covoiturage longue distance (qui se développent au détriment du train) est contre-productive puisque l'existence de ces deux modes augmente la consommation d'énergie fossile et présente donc un bilan CO2 négatif.

Inversement, la dépense publique pour le transport collectif urbain et ferroviaire, le vélo et, globalement, le covoiturage, est écologiquement vertueuse.

Brèves

Une révolution?

Lors du récent congrès des Régions de France, Elisabeth Borne a présenté un exposé sur le thème : « Pacte ferroviaire, nouvelles mobilités : la révolution des transports ». Pour la FNAUT, le pacte ferroviaire est une réforme très positive mais avec la LOM, on est guand même bien loin d'une révolution de la politique des transports... à moins de considérer qu'encourager le covoiturage est une « révolution ».

Offre premium

Les Chefs de Bord vont remplacer les contrôleurs à bord des TGV Inoui. Le contrôle des billets sera réalisé à quai grâce aux portiques installés dans les grandes gares TGV. Le contrôleur a désormais pour mission de dorloter les voyageurs. Selon la SNCF, il lui est demandé d'être « attentif, bienveillant, positif, attentionné et proactif ».

Il s'agit notamment de personnaliser l'accueil, d'aider le voyageur à se connecter au wi-fi, de valoriser les applications de la SNCF ou d'indiquer qu'il est possible de commander son repas à la voiture-bar grâce à son smartphone.

BIEN DIT

Aurélien Barrau, astrophysicien : « Les autres combats n'ont aucun sens si celui contre le réchauffement climatique est perdu. Bientôt, des canicules empêcheront les gens de sortir de chez eux : le corps ne peut pas rester longtemps à 55 °C. Le réchauffement nous privera de la liberté de nous déplacer! Il faut s'imposer de petites restrictions pour éviter une catastrophe bien plus liberticide ».



Bêtisier spécial

Ghislain Delabie, Ouishare, « accélérateur d'idées et de projets systémiques dédié à l'émergence de la société collaborative »: « La gratuité des transports urbains n'est pas stupide. Mais c'est un tabou chez tous les clercs: FNAUT, GART, Yves Crozet. Leur trahison prend la forme d'une résignation au paradigme hérité du siècle dernier: l'affectation de l'espace public à la voiture et l'assignation du transport en commun au transport des masses populaires ». Un jargon prétentieux qui n'a rien à voir avec la réalité...

Conclusion

L'évolution 2017/2016

Les informations données par Bruno Cordier concernant l'évolution des services SLO en 2017 par rapport à 2016 sont particulièrement importantes car cette évolution est inquiétante.

En 2017, non seulement la fréquentation de cars SLO a augmenté de 15 % (page 2) suite à la suppression de relations peu fréquentées et à la création de dessertes d'aéroports, mais surtout, selon la dernière enquête de l'ARAFER:

- les services SLO ont davantage concurrencé le train ; 12 % des usagers du car SLO viennent du train Intercités et 8 % du TER, au lieu de 8 % et 5 % respectivement en 2016 (le report depuis le TGV n'a pas évolué en pourcentage);
- les services SLO ont nettement moins concurrencé la voiture (le report a été de 13 % des usagers au lieu de 19 %) et un peu moins le covoiturage (le report a été de 23 % au lieu de 25 %).

L'évolution a eu trois conséquences :

- en 2017, la dépense publique pour les services SLO a été de 26,3 M€ (+11 %); les charges d'infrastructure ont diminué de 2,2 M€ car le kilométrage parcouru a baissé, mais la perte financière des Régions pour le TER a au contraire augmenté de 4,5 M€, passant de 5,5 à 10 M€ (+ 80 %);
- le manque à gagner global de SNCF Mobilités a augmenté de 29 %, passant de 59,5 à 77 M€ (ce chiffre est cohérent avec celui de l'ARAFER, qui fait état d'un total compris entre 50 et 100 M€), celui restant à la charge de SNCF Mobilités passant de 54 à 67 M€ (51,5 M€ pour le TGV, 15,5 M€ pour les Intercités) (+ 24 %);
- enfin le surcroît de consommation de pétrole dû aux cars SLO est passé de 4800 tonnes à 8000 tonnes et celui des émissions de CO2 est passé de 21 000 tonnes à 35 000 tonnes (d'où un coût pour la collectivité de 1,7 M€).

Les enjeux

Bruno Cordier a conclu son expertise en soulignant les atouts potentiels d'une évolution de la clientèle des cars SLO: diminution des reports de clientèle du train vers le car SLO et hausse des reports depuis la voiture, le covoiturage longue distance et l'avion. Cette évolution entraînerait :

- une baisse de la dépense publique (Etat et Régions) et des pertes de recettes de SNCF Mobilités;
- une baisse de la consommation d'énergie fossile, des émissions de CO2, des nuisances routières et aériennes et de leur coût pour la collectivité.

La FNAUT s'est interrogée sur la possibilité de provoquer cette évolution sans pour autant remettre en cause l'existence des cars SLO.

Le point de vue de la FNAUT

La création des services SLO présente trois aspects positifs:

- elle a permis de combler des lacunes dans le système de transport collectif, diverses villes n'étant reliées entre elles par aucun service public;
- elle a facilité la mobilité de la partie du public (ménages modestes, jeunes, certains seniors) qui accepte une perte de confort et de temps par rapport au train en échange d'un prix plus abordable (cependant les petits prix SNCF restent concurrentiels des prix du car);
- le transfert modal depuis la voiture et le covoiturage (44 % en 2016, 36 % en 2017) est environnementalement positif.

Les inconvénients de l'apparition des services SLO sont notables eux aussi:

- ils fragilisent l'équilibre financier du rail, en concurrençant directement le train, surtout les TGV et les trains Intercités, et en obligeant SNCF Mobilités à proposer des petits prix pour résister à la concurrence (car et covoiturage);
- ils attirent des automobilistes et covoitureurs mais aussi une part importante des usagers du rail, si bien que leurs bilans énergie et carbone sont globalement négatifs.

Peut-on rendre plus vertueuse l'existence des cars SLO?

Il faut tout d'abord que le car SLO paie ses coûts d'infrastructure (usure des routes et usage des gares routières) à travers une écotaxe indexée sur le kilométrage parcouru (hors autoroutes concédées) et le nombre de touchers de quais. Cette perspective est justifiée économiquement : les cars SLO, dont le déficit se résorbe peu à peu mais lentement, constituent une offre purement commerciale ; le train paie des péages pour circuler sur les voies ferrées et utiliser les gares. Les transporteurs routiers de fret et les automobilistes devraient, eux aussi, être assujettis à une redevance routière.

La disparition de l'aide publique aux cars SLO impliquerait, à déficit constant, une hausse des tarifs de plus de 20 % et rendrait le train plus compétitif.

Quant à SNCF Mobilités, elle peut résister plus efficacement à la concurrence des cars SLO en desservant mieux l'ensemble du territoire au lieu de concentrer son offre, y compris à bas coût, sur les grands axes radiaux au détriment des relations transversales.

SNCF Mobilités aurait par ailleurs intérêt, tout en poursuivant sa politique d'offre à bas coût, à suivre l'exemple spectaculaire mais méconnu de la RENFE, son homologue espagnole, consistant en une réduction générale du prix du billet de l'ordre de 11 %, le gain de clientèle compensant la perte de recette unitaire (FNAUT Infos 241).

Le 9 décembre 2018, la SNCF a imposé de nouvelles baisses de fréquences et des suppressions de relations TGV, en particulier entre l'Est et le Sud-Est de la France.

• SNCF Mobilités accélère la concentration de l'offre TGV au détriment de la desserte des territoires.

A grand renfort de communication, la SNCF fait régulièrement état de sa volonté de gagner des parts de marché grâce au TGV. En réalité, les améliorations apportées se limitent, sauf exception, aux LGV radiales, et les TGV Ouigo à bas coût ne font que remplacer des TGV classiques. C'est le contraire de l'aménagement du territoire.

Plusieurs relations TGV se dégradent au service 2019:

- la fréquence des dessertes de certaines villes moyennes est fortement abaissée, y compris sur des axes radiaux (Paris-Grenoble/Chambéry/Annecy);
- des liaisons TGV province-province sont réduites ou disparaissent, en particulier Lorraine (Metz/Nancy) - Méditerranée (Nice/Montpellier-Toulouse) et Strasbourg-Lyon-Marseille par le Revermont (Lons-le-Saunier).

Après la suppression des trains de nuit et la dégradation observée sur les lignes TER, on fait tout pour « tuer » le trafic TGV : le premier TGV Strasbourg - Lyon arrive dorénavant à Lyon à 12h56 au lieu de 10h02!

La réforme ferroviaire ouvre pourtant des perspectives de développement intéressantes.

S'il manque 1 Md€ par an pour moderniser le réseau ferré et notamment les lignes régionales, la réforme ferroviaire présente des points forts : réorganisation de la SNCF, reprise partielle de la dette ferroviaire par l'Etat, industrialisation de SNCF Réseau, réforme des péages facilitant le financement de certaines dessertes par péréquation.

Comme en Europe, l'ouverture à la concurrence ouvre des perspectives pour exploiter économiquement les trains TER, sans céder au malthusianisme de la SNCF qui promeut trop facilement la route. Quant aux Intercités nationaux, l'Etat et la mission Philizot travaillent à l'amélioration des services et des infrastructures.

La loi du 4 août 2014 a institué le principe d'un schéma national des services de transport à soumettre au Parlement (mais ce schéma n'a jamais été rédigé). La loi du 27 juin 2018 (« pacte ferroviaire ») prévoit la conclusion de contrats de service public, y compris pour des relations TGV « afin de préserver des dessertes directes sans correspondance ». Enfin le gouvernement s'est engagé au « maintien de la desserte des 230 gares TGV ».

• L'Etat doit respecter ses engagements en matière de desserte des territoires par

La FNAUT attache une grande importance à la réussite de la réforme ferroviaire qui présente des enjeux forts économiques, sociaux, environnementaux, de qualité de service et d'aménagement du territoire.

Elle a donc demandé au gouvernement de respecter ses engagements en matière de dessertes nationales des territoires, c'est-à-dire:

- d'imposer immédiatement à SNCF Mobilités le maintien de la relation TGV Strasbourg-Marseille par le Revermont (ce train ne dessert pas Lyon en heure de pointe, ce qui facilite son maintien malgré les travaux à Lyon - Part-Dieu), et une meilleure répartition des circulations dans la journée;
- de retravailler les propositions faites pour maintenir des dessertes TGV de qualité entre la Lorraine et la Méditerranée, suite aux demandes légitimes de la Région Grand Est;
- enfin de définir au plus tôt les dessertes dites d'aménagement du territoire dans le cadre du schéma national des services de transport, et de publier deux ans à l'avance les modifications horaires envisagées.

La SNCF a réagi à notre intervention auprès du gouvernement.

Elle affirme veiller « à ne priver aucun territoire de la grande vitesse grâce à la bonne articulation des offres de transport ». En clair, les TGV déficitaires supprimés doivent être remplacés par des TER, ce qui revient à transférer la charge financière aux Régions.

C'est profondément anormal comme en transport aérien, les dessertes nationales d'aménagement du territoire doivent être financées par un fonds spécifique national.

Par ailleurs, la SNCF déclare que le modèle d'exploitation du TGV a dérivé, celui-ci circulant trop longtemps sur les lignes historiques, et qu'il faut donc remplacer certains TGV par des TER.

C'est doublement faux. Dès l'origine, le TGV a été conçu pour irriguer le territoire sans rupture de charge et, lors de leur création, les TGV n'ont jamais remplacé des TER mais des trains Corail, c'est-à-dire des Intercités. Ces contrevérités sont tenues de longue date par la SNCF, jusqu'à la Cour des comptes et à la mission Spinetta.

Jean Lenoir

La suppression du TGV Annecy-Marseille : un gâchis

La SNCF a enterré discrètement, fin 2018, la desserte TGV Annecy-Marseille. Comme pour la suppression de 2 des 7 allers-retours TGV Annecy-Paris, ce sont les associations de la FNAUT (Annecy, Chambéry-Aix et Grenoble) qui l'ont annoncé, élus et SNCF se gardant bien de s'exprimer sur cet abandon affligeant.

Le TGV Annecy-Marseille, toujours bien rempli, desservait Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble, Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV. Désormais les voyageurs doivent se rendre à Valence TGV ou Lyon - Part-Dieu en TER pour emprunter des TGV Lyon-Marseille ou Valence TGV-Marseille... dont les fréquences elles aussi ont réduites au service 2019.

Lancée en février 2014 grâce à l'électrification de la ligne du sillon alpin sud entre Valence TGV et Montmélian et à la construction d'un raccordement à la LGV à Valence TGV, la desserte TGV Annecy-Marseille (en 3h32) comportait 3 allers-retours hebdomadaires lors des périodes de fort trafics (généralement les vendredis soirs, samedis matins et dimanches soirs). En 2016, SNCF avait réduit la desserte à 2 allers-retours hebdomadaires en période de forts trafics.

Désormais le raccordement à Valence TGV entre la LGV Méditerranée et la ligne classique Valence-Grenoble est inutilisé (sauf détournements exceptionnels des TGV Paris-Grenoble). Ce raccordement a coûté près de 40 M€ (26 M€ fournis par SNCF Réseau, et 14 M€ réunis par l'État, la Région, les Départements de la Drôme et de l'Isère et la Métropole de Grenoble). La Région a versé par ailleurs 24,24 M€ à SNCF Réseau suite à sa décision de ne pas faire circuler les TER-GV prévus dès 2008. Ce gaspillage d'argent public est déplorable.

La suppression du TGV Annecy-Marseille s'ajoute à la longue liste de trains Alpes-Provence supprimés depuis 25 ans: Saint-Gervais - Nice via Grenoble, Genève-Nice via le sillon alpin et via Digne (« Alpazur ») et les TER quotidiens entre Grenoble et Avignon. En l'absence d'une desserte ferroviaire quotidienne Alpes-Méditerranée, les voyageurs sont poussés à utiliser le réseau autoroutier.

Les associations demandent aux élus du sillon alpin de (re)créer de telles dessertes interrégionales :

- TGV conventionnés ou TER-GV Saint-Gervais/Tarentaise/Turin-Grenoble-Marseille;
 - TER quotidiens Grenoble-Avignon;
- TER « Alpazur » Grenoble-Marseille par la ligne des Alpes.

Le rapport Simian

Les usagers oubliés

Plus de 50 personnes et 30 organismes ont été consultés lors de l'élaboration du rapport Simian : industriels, élus régionaux, hauts fonctionnaires, SNCF, experts... mais pas un seul usager. L'usager est le grand absent du rapport, à aucun moment la qualité du service qui lui est rendu n'est évoquée.

Un jargon techno-franglais

Selon le rapport, il s'agit de « répondre aux défis de la sortie du diesel et de se tenir à la pointe de l'innovation technologique pour assurer la neutralité carbone en 2050 » ; « l'hydrogène est un vecteur incontournable pour décarboner nos solutions de mobilité ».

L'ADEME veut « lancer un appel à projets pour soutenir des écosystèmes de mobilité hydrogène ». Selon un représentant de Hype, « nous sommes entrés dans l'ère du zero emission ».

A noter cette pensée profonde d'un représentant du CEA-LITEN : « le train à hydrogène, c'est le train au service du territoire et le territoire au service du train »... Traduction : dans certains points du territoire, l'industrie chimique produit de l'hydrogène « fatal », inutilisé mais récupérable.

La SNCF se préoccupe du « Business Model d'un développement de l'hydrogène à grande échelle ».

Benoît Simian conclut: « malgré les incertitudes, il faut poursuivre en mode projet, avec une feuille de route, des livrables et un pilote, car la voie du zero emission doit être approfondie ».

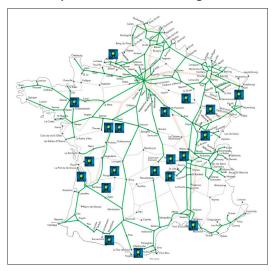
En province aussi, on jargonne

Les Régions veulent « faire entrer le rail dans l'ère du zero emission, créer des synergies avec les territoires et faire du train à hydrogène un outil de renforcement des mobilités périurbaines » et « un vecteur énergétique territorial ».

La Région AURA, dans le cadre de son projet « Zero Emission Valley », veut « booster la mobilité hydrogène » et en faire « une filière d'excellence ». La Région Grand Est veut établir un « écosystème hydrogène ». La Région Hauts de France donne la priorité au train à hydrogène dans son plan Rev3 de « troisième révolution industrielle ». La Région Occitanie doit devenir « le terrain privilégié de l'expérimentation du train à hydrogène ». La Région PACA veut utiliser « l'hydrogène fatal » produit à Fos-sur-Mer. Quant à la Région Pays de la Loire, « elle se mobilise en faveur de l'hydrogène, objectif majeur de la feuille de route régionale », elle « confirme son intérêt stratégique pour l'utilisation de l'hydrogène local issu des parcs éoliens offshore et inland ligériens ».

Le train à hydrogène : une urgence ? une solution miracle pour les « petites lignes » ?

La présentation récente de l'autorail à hydrogène Alstom a immédiatement suscité l'intérêt des responsables nationaux et régionaux des transports.



Le député LREM de la Gironde Benoît Simian a remis, en novembre dernier, son rapport sur le « verdissement des matériels ferroviaires » commandé par le gouvernement.

Elisabeth Borne, ministre des Transports, est enthousiaste : « le Gouvernement envisage le remplacement des locomotives, trains automoteurs, engins de manœuvre ou de chantier... les plus polluants dans les meilleurs délais afin d'atteindre l'objectif d'une neutralité carbone en 2050 ; il porte la conviction que l'énergie hydrogène sera un vecteur incontournable pour réussir cette transition. Le rapport Simian représente une contribution majeure sur cette voie ».

La FNAUT est moins enthousiaste (FNAUT Infos 267).

Un manque évident de rigueur

Selon ses promoteurs, le train à hydrogène disposerait de trois atouts :

- ses performances et ses coûts de fonctionnement seraient comparables à ceux d'un autorail diesel;
- il serait « 100 % écologique » puisqu'il n'émettrait « que de la vapeur d'eau » (ni particules, ni CO2);
- son utilisation permettrait d'éviter l'électrification coûteuse des « petites lignes » ferroviaires.

En réalité, il présente de sérieux handicaps qui ne peuvent être ignorés.

- La traction à l'hydrogène est-elle vraiment écologiquement performante ? Elle n'est « verte » que si l'électricité utilisée est elle-même « verte », c'est-à-dire d'origine renouvelable.
- Le train à hydrogène a-t-il la puissance nécessaire pour franchir les fortes rampes des « petites lignes » non électrifiées, situées le plus souvent dans des régions montagneuses ? Les piles à combustibles ont une

puissance faible, il faut leur ajouter des batteries coûteuses et dont la fabrication est très polluante. Batteries et piles intègrent des métaux rares et coûteux, leur durée de vie est faible.

• Comment maintenir les « petites lignes » si leurs coûts d'exploitation par la SNCF, déjà prohibitifs, risquent d'augmenter avec l'introduction de la traction à l'hydrogène ?

L'hydrogène est produit aujourd'hui à 96 % à partir d'énergie fossile polluante. Demain peut-être, il le sera par électrolyse, mais ce procédé est bien plus énergivore et bien plus coûteux.

Une priorité?

Le rail est responsable de moins de 1 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, et 20 % seulement du trafic ferroviaire (chiffré en trains.km) est à traction diesel (75 % TER, 25 % fret). Quant à la pollution de l'air, le rail n'est responsable que de 2,7 % des émissions de particules fines du secteur des transports, et 25 % seulement des circulations TER diesel s'effectuent en milieu urbain.

Si les émissions de CO2 et la pollution de l'air par les TER doivent être traitées avec sérieux bien qu'elles soient marginales, c'est la lutte contre la pollution routière par report du trafic sur le rail qui est urgente.

Un faux problème

L'enjeu des « petites lignes » n'est pas le matériel roulant (les performances de l'automoteur X 73500 sont très satisfaisantes), mais d'abord la dégradation des infrastructures et leur abandon par SNCF Réseau, et la permanence de la politique malthusienne de SNCF Mobilités, qui bloquent la croissance de la clientèle (ralentissements, offre squelettique).

Une précipitation injustifiée

La FNAUT s'inquiète de l'engouement prématuré des politiques pour une technique encore mal maîtrisée (la carte ci-dessous indique les lignes retenues par 11 Régions pour expérimenter le TER à hydrogène).

Cet engouement risque de retarder l'adoption de solutions éprouvées, de même que l'expérimentation tramway sur pneus a retardé l'adoption du tramway classique. Il a déjà provoqué l'abandon de l'électrification de la ligne Auxerre - Laroche-Migennes qui permettait de créer rapidement des relations directes Auxerre-Paris et était programmée au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Le train à hydrogène : beaucoup d'incertitudes

Le rapport Simian affirme qu'il faut profiter « de la maturité de la technologie hydrogène », « prouvée » par la mise en service de deux trains Alstom à hydrogène en Allemagne: « c'est une solution prometteuse, techniquement éprouvée, économiquement à confirmer, industriellement à bâtir ».

Il recommande donc une expérimentation « suffisamment massive » du train à hydrogène. Et pour le financement, aucun problème : « on peut reconvertir une partie des crédits des CPER prévus pour des électrifications de lignes ».

Le modèle économique

Le rapport admet cependant que le volume du trafic concerné, le profil des lignes, le modèle économique et l'enjeu écologique « doivent maintenant faire l'objet de chiffrages » (qui n'ont donc pas été effectués à ce jour). L'hydrogène produit par électrolyse « reste encore trop cher ; le vrai sujet, c'est le coût de l'hydrogène ».

Le rapport reconnaît que « l'hydrogène gris (produit à partir d'hydrocarbures) coûte 10 fois moins cher que l'hydrogène vert (issu des énergies renouvelables). Son utilisation dans un premier temps pourrait permettre de boucler l'équation économique ».

Mais alors pourquoi cette précipitation (ce « consensus pour aller vite ») et l'abandon d'un projet programmé et qui permettait d'améliorer rapidement la qualité du service proposé aux voyageurs (l'électrification de la ligne Auxerre-Laroche)?

Selon Michel Neugnot, vice-président de la Région Bourgogne - Franche-Comté chargé des transports, « il faut préparer l'avenir, mais l'argent est rare, il faut l'utiliser plus intelligemment qu'avant ». « Pour éviter la fermeture des petites lignes, la solution c'est l'hydrogène ». Une affirmation qui relève de la croyance... car le rapport Simian souligne bien les très nombreux problèmes techniques, économiques et financiers qui restent à résoudre.

La fin des électrifications?

D'après le ministère des transports (DGITM), 54 % des voies ferrées sont électrifiées (15 700 km sur 29 300, les voies non électrifiées sont pour la plupart à voie unique) ; 25 % du matériel roulant est à traction diesel.

Le rapport Duron (FNAUT Infos 264) en déduisait un peu vite que l'électrification du réseau ferré était quasiment terminée (en Suisse, le réseau ferré est intégralement électrifié). Quoi qu'il en soit, le financement du train à hydrogène ne justifie pas l'abandon des quelques électrifications prévues.

Forum

Le « verdissement du parc ferroviaire », voilà un nouveau sujet bidon : le meilleur verdissement possible, c'est le report modal des trafics voyageurs et fret de la route sur le fer et le fluvial.

Bernard Gobitz, AUT Ile-de-France

En France, l'hydrogène consommé par l'autorail Alstom sera produit par vaporeformage du méthane. En Allemagne, l'industrie chimique produit de grandes quantités d'hydrogène et il arrive qu'elle ait des surplus, qu'elle stocke et peut revendre

La SNCF ne s'intéresse qu'aux autorails hybrides ou à hydrogène et ignore la technologie du GNV, pourtant vivement préconisée par les autocaristes de la FNTV. Cette technologie est mature et peu coûteuse, les puissances fournies sont comparables à celles du diesel, le gain environnemental est très net, enfin le ravitaillement est rapide et l'autonomie élevée (deux paramètres cités comme des avantages essentiels de l'hydrogène). Benoît Simian admet lui-même que le rail ne contribue que marginalement aux émissions de CO2 : le développement de la filière hydrogène risque de coûter très cher pour un maigre résultat.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Il faut se méfier des apparences en écologie. Tout le monde est « tombé » sur la RATP en mars 2019 quand elle a annoncé que, pour faire face au développement nécessaire de l'offre bus, elle devrait ressortir des bus qualifiés de « vieux » et « polluants ».

De même, on s'inquiète volontiers de la pollution de l'air due aux autorails diesel. Or tout le réseau francilien est électrifié (à l'exception de Meaux - La-Ferté-Milon) et plus de la moitié des lignes TER le sont. Moins de 20 % des km.trains TER sont assurés en diesel, la pollution de l'air qui en résulte n'est évidemment pas à négliger, mais c'est un phénomène secondaire.

Marc Debrincat, FNAUT ■

La SNCF consomme 800 000 tonnes équivalent pétrole par an, mais la plus grande part de cette énergie est de l'électricité décarbonée. L'avion consomme aussi 800 000 TEP par an, uniquement sous forme de kérosène non taxé, et il transporte beaucoup moins de passagers ou de fret que le rail. Quand au transport routier, il consomme 43 millions de TEP par an. Il est donc plus urgent de verdir le transport routier grâce au report modal sur le rail que d'introduire le train à hydrogène.

> Anne-Marie Ghémard, présidente de la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes

Trains de nuit

En France

La convention Etat-SNCF sera prolongée au-delà de 2020, les liaisons Paris-Briançon et Paris - Rodez/Latour-de-Carol, subventionnées à 50 % par l'Etat (20 M€ par an) seront donc pérennisées et le matériel roulant rénové (l'Etat dépensera plus de 30 M€).

L'État avait supprimé le train de nuit Paris-Cerbère en décembre 2015. Sous la pression des usagers et de la Région Occitanie qui s'était fortement mobilisée, il avait accepté de le rétablir à l'été 2017 pour une durée expérimentale de 2 ans. Il vient de confirmer la prolongation de cet accord jusqu'à fin 2020, échéance de la convention Trains d'Équilibre du Territoire (TET) - État-SNCF, ainsi que la prolongation jusqu'à fin 2019 du maintien du train Aubrac (Clermont-Ferrand - Béziers).

Une idée stupide

Une ligne aérienne Gap-Paris va être lancée, promue par la députée LREM Pascale Boyer et les présidents de l'Union Pour les Entreprises et de la CCI des Hautes-Alpes. Les tarifs seront « exceptionnellement préférentiels » (à quel coût pour le Département ?). L'objectif est « d'évaluer la pertinence du marché de l'aérien afin d'envisager sa pérennité. C'est la solution pour faciliter la mobilité des Hauts-Alpins, le désenclavement du territoire et le développement économique ». Mieux vaudrait fiabiliser le train de nuit...

En Grande-Bretagne et en Espagne

Le réseau Caledonian Sleeper assure les liaisons de nuit entre Londres et 5 gares terminus en Écosse : Édimbourg, Glasgow, Aberdeen, Inverness, Fort William. De nombreuses gares intermédiaires sont desservies. Les trains empruntent l'itinéraire occidental de la West Coast Main Line. Chaque rame est constituée de voitures-lits (cabines à un lit en première classe et à deux lits superposés en deuxième classe), de voitures avec places assises et d'une voiture-salon-bar confortable.

En Espagne, le Parlement a voté la relance du train-hôtel Barcelone-Grenade.

Trains de nuit internationaux

Les chemins de fer autrichiens (ÖBB) se disent prêts à rouvrir les lignes Paris-Berlin et Paris-Vienne, si on leur assurent des conditions plus favorables pour circuler en France... Ils ne sont plus seuls à vouloir développer les trains de nuit internationaux (FNAUT Infos 267) : les chemins de fer néerlandais (NS) suivent leur exemple. Le train de nuit Nightjet va être prolongé de Dusseldorf à Amsterdam. L'objectif est double : concurrencer l'avion pour limiter son impact écologique, et désaturer l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, de plus en plus engorgé.

Le SYTRAL

Le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise, couvre le département du Rhône, la Métropole lyonnaise, le réseau urbain de Villefranche-sur-Saône et 14 autres communes.

Outre 4 lignes de métro (une 5ème est à l'étude), 4 lignes de tramway, 5 funiculaires ou « ficelles » (Fourvière, Croix-Rousse...) et Rhônexpress, liaison (très coûteuse pour le voyageur...) par tramway rapide entre Lyon - Part-Dieu et l'aéroport de Saint-Exupéry, le SYTRAL dispose, sur la Métropole lyonnaise, de 9 lignes de trolleybus (121 km de lignes et 131 véhicules, soit 14 % du parc bus qui comprend par ailleurs 44 % de bus Euro 6, 36 % de bus Euro 5 et 6 % de bus Euro 3).

Le renouveau du trolleybus en Suisse

Les réseaux urbains helvétiques ont pris une position très sage. Dans l'attente d'y voir plus clair pour le remplacement des bus diesel, ils maintiennent et développent leur réseau de trolleybus, jugeant prématuré d'investir à grande échelle dans des bus hybrides ou électriques encore peu fiables (leur taux d'immobilisation est très élevé) et très coûteux à l'entretien.

Le choix d'amortir de nouvelles séries de trolleybus a été conforté par le fait que le trolleybus dispose d'une alimentation 100% électrique, avec des batteries suffisamment performantes tant en puissance qu'en autonomie (10 à 30 km selon le type de batterie choisie) rechargeables en ligne lorsque le véhicule circule sous ligne aérienne.

Après les 17 trolleybus articulés et les 7 trolleybus doublement articulés Swisstrolley en cours de livraison (de 2017 à 2019) à Berne et les 10 trolleybus articulés en cours de livraison à Bienne, les Transports de Lausanne (TL) ont lancé un appel d'offre pour 12 (+ 15 en option) trolleybus articulés et 12 (+ 15 en option) mégatrolleybus (articulés doubles à 3 caisses).

Le nouveau trolleybus articulé n°156 de Zurich a déjà circulé dans certaines villes suisses et va bientôt être testé à Lucerne, Saint-Gall, Schaffhouse et Winterthour.

La ville de Zürich vient de remplacer tous les moteurs diesel d'autonomie de ses anciens trolleybus par les batteries équipant les nouveaux trolleybus, preuve que le système est fiable.

Par contre, la compagnie du Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) reste fidèle au constructeur VanHool en commandant 16 trolleybus articulés (+ 5 en option) de type Exquicity (proches de ceux de Genève).

William Lachenal, ADTC-Grenoble

Lyon, capitale du trolleybus



Le <mark>trolleybus</mark>, bus électrique du futur

Lyon est la seule ville en France, avec Saint-Etienne et Limoges, à avoir maintenu son réseau de trolleybus. Elle est considérée depuis toujours comme la « capitale du trolleybus français ».

Après une expérimentation sans lendemain, en 1905, de « l'électrobus à perches », une première ligne de trolleybus a été inaugurée à Lyon en 1935 ; entre 1957 et 1959, 370 véhicules y circulaient et transportaient 72 % des usagers du réseau lyonnais (photo 1 ci-dessus : un trolleybus Berliet vers 1980). Actuellement, 131 véhicules circulent sur 9 lignes ; les premiers trolleybus Cristalis, simples et articulés (photo 2 ci-dessous), ont été introduits en 2002. Le SYTRAL (encadré) est chef de file de la mise au point des nouveaux trolleybus.

A Limoges, des trolleybus circulent depuis 1943 sur 5 lignes (32 km).

A Saint-Étienne, le trolleybus a été introduit en 1940, 7 lignes ont fonctionné mais il n'en reste qu'une seule.

A Grenoble, les trolleybus ont succédé aux tramways à la fin des années 1940. Après un important développement entre 1974 et 1984 sur un réseau de 6 lignes bien fréquentées, les derniers ont été supprimés en 1999.

Le trolleybus nouvelle génération



Suite au lancement par le SYTRAL d'une étude de marché à l'échelle européenne pour décider si le trolleybus était une solution de transport pérenne, la réponse a été catégoriquement positive! La solution trolleybus est la seule solution électrique standardisée, offrant une autonomie de roulage compatible avec l'exploitation d'un réseau de transport urbain.

Les atouts du trolleybus étaient bien connus:

- la technologie de base est mature et standardisée ; plus de 12 000 trolleybus circulent dans les villes européennes ;
- son image est très favorable chez les usagers et les riverains (confort, silence, absence de pollution de l'air);
 - il peut gravir de fortes pentes;
 - il possède une grande longévité;
- la Ligne Aérienne de Contact double (LAC) signale l'itinéraire du trolleybus, de même que la LAC simple et les rails signalent celui du tramway.

La nouvelle technologie IMC (In Motion Charging) permet au trolleybus de recharger ses batteries sur les tronçons de la ligne situés sous LAC puis de parcourir sans difficultés les tronçons dépourvus de LAC; sur une ligne, jusqu'à 40 % du trajet peut être parcouru sans LAC.

A Lyon, une étude en cours vise à remplacer plus du quart des bus thermiques ; des trolleybus IMC seront introduits sur 6 lignes du réseau lyonnais entre 2021 et 2025. Une comparaison poussée entre le trolleybus nouvelle génération et les autres techniques de bus électriques a été effectuée.

Le trolleybus nouvelle génération IMC permet d'éliminer deux inconvénients du trolleybus traditionnel : la présence d'un moteur diesel auxiliaire ; et celle de LAC dans les longues zones architecturales à protéger (les tramways de Bordeaux et Nice, équipés respectivement d'une alimentation par le sol et de batteries spéciales, peuvent eux aussi éviter de telles zones).

Quant au bus à batteries, sa faible autonomie de roulage est rédhibitoire sur le plan économique.

Saint-Étienne vient de commander 22 trolleybus IMC, qui seront mis en service sur 3 lignes à l'été 2019. Une extension du réseau est prévue.

Et à Grenoble?

L'exemple lyonnais montre toute la pertinence du trolleybus pour équiper les lignes importantes du réseau dont le profil ou la géométrie ne permettront jamais d'implanter un tramway, du moins en l'absence de très gros travaux.

L'ADTC-Grenoble demande donc que la réintroduction du trolleybus soit étudiée sérieusement. Trois lignes semblent particulièrement adaptées au trolleybus : les lignes C3/C4, C5 et 12. Ce sont les lignes de bus les plus fréquentées depuis longtemps, mais leur transformation en lignes de tramway serait difficile et peu justifiée économiquement. Seules les lignes C1 (Grenoble-Montbonnot) à court terme et 11-future C7 (Campus-Poisat-Eybens-Echirolles) à plus long terme ont vocation à devenir des lignes de tramway.

d'après un article de l'ADTC-Grenoble

Manifestations

Après la manifestation du 10 novembre 2018 (FNAUT Infos 271), plus de 30 000 personnes - maires, entrepreneurs, syndicalistes se sont réunies à nouveau le 12 janvier 2019 sur la Place Castello de Turin pour soutenir la nouvelle liaison Lyon-Turin face aux menaces de blocage par le Mouvement 5 étoiles, dont l'isolement sur ce dossier est croissant. Une pétition sur change.org en faveur du projet a vite dépassé les 100 000 signatures.

Un référendum, souvent évoqué pour dénouer la situation, n'aurait cependant qu'une valeur consultative, le Lyon-Turin faisant l'objet de traités internationaux dont une éventuelle rupture exigerait un vote du Parlement.

Un vrai homme d'Etat

Danilo Toninelli, ministre italien des Transports et membre du mouvement 5 étoiles opposé au projet, a émis une pensée d'homme d'Etat : « qu'est-ce qu'on en a à faire d'aller à Lyon ».

Une analyse « impartiale »

L'analyse « impartiale » coûts-bénéfices qu'il a commandée, transmise au gouvernement français et à Bruxelles, suscite de sérieux doutes sur son élaboration : elle a été confiée à un « comité d'experts » (dont 6 sur 7 sont des opposants connus au projet), présidé par le très sérieux professeur Marco Ponti selon lequel : « l'avenir est au transport routier, le rail appartient au passé; si on transfère du trafic routier sur le rail, l'Etat italien perdra des taxes sur les carburants et des péages autoroutiers ».

Sans surprise, l'analyse conclut que le coût du Lyon-Turin serait supérieur de 7 Md€ à ses bénéfices d'ici à 2059.

Le tunnelier avance

Pendant ce temps, le tunnelier Federica avance en moyenne de 18 m par jour. Le 15 janvier, la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte, située dans l'axe du futur tunnel de base du Mont-Cenis, atteignait 68 % de sa longueur prévue (9 km), 400 personnes y travaillent. Après la traversée d'une zone géologique difficile, 15,5 % (25,5 km sur 162 km) des galeries de la section transfrontalière ont déjà été percés. Les travaux du pôle d'échanges de Saint-Jean-de-Maurienne ont démarré.

Entre 2021-2027, l'Union européenne débloquera 33,5 Md€ pour les grands réseaux de transport européens RTE-T, dont le Lyon-Turin et le tunnel du Brenner. Le Parlement européen a approuvé le projet de loi avec 433 votes pour, 134 contre et 37 abstentions. Il a rejeté, avec 587 contre et 124 pour, un amendement du Mouvement 5 Etoiles qui proposait de sortir le Lyon-Turin du Corridor Méditerranéen.

D'autres rapports

Rédigé par des juristes du ministère italien des Transports, un rapport, dont le contenu a été révélé par le quotidien Il Sole 24 Ore, recense les conséquences financières pour l'Italie d'un éventuel arrêt du chantier en cours du tunnel transfrontalier du Lyon-Turin.

La facture oscillerait entre 2,8 et 4 Md€ répartis ainsi : études et travaux de remise en état des sites du chantier (de 200 à 500 M€); rendu des fonds communautaires accordés sur la tranche 2015-2019 (600 M€); dédommagement des entreprises sous contrat et éventuelles pénalités demandées par la France et l'UE (de 500 M€ à 1 Md€) ; coûts de la nécessaire mise en sécurité du tunnel historique qui n'est plus aux normes internationales (de 1,5 à 1,7 Md€). La contribution de l'Italie au tunnel de base étant d'environ 3 Md€, arrêter le chantier couterait au moins autant à l'Italie que de terminer l'ouvrage.

D'après Matteo Salvini, président de la Ligue du Nord favorable au Lyon-Turin, à plus long terme, la perte en retombées économiques et environnementales serait de 20 Md€ (il dénonce le « maudit rapport » de Danilo Toninelli et a demandé une contreanalyse à l'université de Milan).

Impatience

L'Union Européenne et la France s'impatientent. Le ministre François de Rugy a déclaré au Sénat : « nous faisons tout pour que le Lyon-Turin soit réalisé et qu'ensuite il y ait le maximum de report modal, tant pour les passagers que pour le fret ». De son côté, Benjamin Griveaux, porte-parole du gouvernement, a déclaré à propos du Lyon-Turin que, dans le contexte d'entrée en récession de l'Italie, « on ne peut qu'encourager les projets qui vont permettre à nos voisins et amis italiens de se développer économiquement ».

Quant à Elisabeth Borne, qui s'opposait fermement à l'engagement des accès au tunnel de base depuis Lyon, elle a visité le site des travaux en cours et semble évoluer : « dès lors qu'on s'engage à réaliser le tunnel de base, il va de soi que l'on devra accompagner l'aménagement du réseau et les nouveaux accès pour répondre dans les temps aux besoins ».

Les « experts » du CADE

Selon le CADE (Collectif des Associations de Défense de l'Environnement du Pays-Basque et du sud des Landes), qui s'oppose au projet de LGV Bordeaux-Toulouse/Dax, « le Lyon-Turin est un concentré d'aberrations, un projet inutile à l'impact environnemental désastreux, doublant une ligne ferroviaire déjà existante et impliquant - côté italien - des entreprises liées à la mafia, enfin un gouffre financier qui va avaler 8,6 M€».

« En 2017, 1,4 million de camions seulement (!) ont emprunté les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus ». Les « experts » du CADE ne savent pas qu'un trafic équivalent passe par Vintimille, et que le trafic total augmente: depuis 2013, + 18,6 % au tunnel du Fréjus et + 13,3 % au tunnel du Mont-Blanc, soit environ 200 000 camions supplémentaires par an à travers les Alpes du nord.

Une progression qui transforme les vallées alpines en véritables « couloirs à camions » : un report du trafic routier sur le rail est de plus en plus urgent, l'opposition des environnementalistes et des écologistes à la liaison Lyon-Turin est décidément incompréhensible.

Le CADE soutient l'écrivain italien Erri de Luca, condamné à 8 ans de prison pour incitation au sabotage du chantier (et finalement relaxé en 2015).

Vallées alpines, couloirs à camions

Les habitants de la région Auvergne-Rhône-Alpes sont les plus nombreux, en proportion, à considérer que leur vie quotidienne est impactée par le changement climatique, sans doute en raison de la fréquence et de l'intensité croissantes des épisodes de canicule et de pollution dans les vallées alpines, et des effets visibles du changement climatique sur l'environnement des Alpes.

Grand émetteur de CO2, le secteur des transports contribue fortement à ces phénomènes, la région étant un carrefour stratégique des flux de circulation. En visant un report massif du trafic routier sur le rail, la liaison Lyon-Turin est particulièrement adaptée à la situation, mais les environnementalistes écologistes persistent à s'y opposer...

Une comparaison pertinente

Le Lyon-Turin est très comparable au tunnel sous la Manche ouvert en 1994. Ce tunnel a été utilisé en 2014 par 2 900 trains de fret internationaux, des TGV (10,4 millions de passagers) et des navettes qui transportent des camions (1,4 million) et des voitures et autocars (2,6 millions). Il facilite les échanges - économiques et culturels - entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale. Son bilan environnemental est largement positif: un ferry Calais-Douvres émet 8 fois plus de CO2 par tonne transportée que le rail, il émet aussi des oxydes d'azote et de soufre.

Le fret ferroviaire progresse

Selon le dernier rapport Eurostat, pour la 5ème année consécutive, le fret ferroviaire a progressé en 2017 dans les deux tiers environ des pays de l'Union (dont la France) : les pays irrigués par les corridors du réseau transeuropéen obtiennent les meilleures performances.

« Innovations »

Une innovation stupide



Le site quadinthecity.com propose de visiter Paris au volant d'un quad le jour ou la nuit : « Vous souhaitez cumuler une balade insolite au volant d'un quad et une visite des sites et monuments les plus extraordinaires de la capitale ? Quadinthecity est fait pour vous ! Votre guide vous fera découvrir l'Arc de Triomphe, la place Vendôme... Au cours de cette activité ludique et sensationnelle, vous découvrirez les sensations incroyables que procure cet engin sportif. Les quads se conduisent sans permis, casques et gants sont fournis. Des pauses sont ménagées pour prendre clichés et selfies ».

Une vraie innovation

Le maire de Boullare, village de l'Oise comptant 230 habitants, vient d'interdire, pour une durée illimitée, la circulation sur une petite route reliant le château d'eau à la ferme de Saint-Ouen : « je n'ai pas d'argent à mettre dans ce chantier ». La route, empruntée par une centaine de véhicules par jour seulement, était bordée de nids de poule, la circulation y était devenue dangereuse. Sa remise en état aurait exigé 550 000 euros. Le maire d'Eve, un village voisin, a fermé lui aussi un chemin rural faute d'argent pour le réparer.

Le réseau routier français est si dense qu'on pourrait fermer bien d'autres routes locales peu utilisées... et économiser de l'argent public.

Bétisier

Philippe Saurel, président de Montpellier Méditerranée Métropole : « beaucoup de gens utilisent le tramway, mais faire des infrastructures pour les vélos pour qu'elles soient utilisées par deux personnes, ce n'est pas l'idéal ».

Un bus à hydrogène?

Selon le maire de Grand-Bourgthéroulde (Eure), village où a eu lieu un débat entre Emmanuel Macron et 600 maires, « nous sommes isolés, il n'y a pas de transport collectif pour aller à Rouen, distante de 35 km, où travaillent la plupart des habitants ». Réponse du chef de l'Etat: « une solution existe, le bus à hydrogène, ça va marcher, je ne blague pas, j'en inaugure un à Pau la semaine prochaine ». Les maires ont été peu convaincus. A quand des cars Macron à hydrogène ?

Oslo: la voiture chassée du centre-ville



Selon l'AFP, Oslo, capitale de la Norvège (600 000 habitants, 2 millions dans l'agglomération), chasse l'automobile de son centre-ville lentement mais sûrement, comme Paris, Madrid, Athenes, Bruxelles, Helsinki, Londres, Dublin, Barcelone ou encore Mexico, malgré les réactions de ceux qui y voient une « guerre à la voiture » et une mesure soi-disant « liberticide ».

En 2015, une coalition de partis progressistes a été élue à la mairie d'Oslo sur un programme de remise en cause de la place de la voiture dans le centre.

Pour Hanna Marcussen, conseillère municipale écologiste chargée de l'urbanisme : « il faut rendre la ville aux habitants, il faut que les enfants puissent jouer en sécurité, que les personnes âgées aient des bancs où s'asseoir et, pour cela, il faut supprimer la voiture qui prend une place disproportionnée ».

L'interdiction totale de circuler dans le centre d'ici 2019 initialement envisagée, et préventivement dénoncée par une élue comme « un mur de Berlin contre les automobilistes », a été écartée. Oslo a cependant pris une série de mesures moins spectaculaires mais tout aussi dissuasives : suppression de 700 places de stationnement, zonage rendant impossible la traversée du centre en voiture, piétonnisation de rues, renchérissement des péages urbains...

Résultat : le trafic, y compris les très populaires voitures électriques, est réduit à sa portion congrue dans une zone de 1,9 km2 de l'hypercentre, où environ 5 500 personnes vivent et 120 000 travaillent. « En 2020, on aura supprimé l'essentiel des voitures particulières du centre-ville. Hors celles des personnes handicapées, il n'y en aura plus », affirme Hanna Marcussen.

À la place des voitures apparaissent des terrasses de café, du mobilier urbain et des pistes cyclables. Elue « capitale verte de l'Europe » en 2019, Oslo veut purifier son air, développer ses activités culturelles et réduire ses émissions de CO2 de 95% d'ici 2030. La vente de véhicules thermiques sera interdite à partir de 2025.

« Une guerre tragique »

Tout le monde n'est pas d'accord, les milieux économiques et une partie des habitants protestent : « ce qu'il y a de plus tragique dans cette guerre à la voiture, c'est que les responsables politiques s'en prennent à la liberté des personnes et à leur portefeuille », proteste Jarle Aabø, l'animateur de la lettre d'information « Oui à la voiture à Oslo », qui regroupe près de 23 000 membres sur Facebook : « ce que les gens redoutent, c'est que le centre d'Oslo meure et devienne un endroit très triste. Je ne crois pas que des cyclistes béats vont venir faire du théâtre de rue et des danses en janvier avec de la neige jusqu'aux genoux ».

Mais, si on supprime totalement la voiture, encore faut-il améliorer l'offre de transport collectif. À près de 6 € le ticket, le transport public reste cher et les usagers s'agacent des retards et dysfonctionnements, surtout quand il faut patienter dans un froid glacial.

Certains commerçants font la grimace (mais ils n'envisagent pas la livraison à domicile) : « On vend des marchandises encombrantes, nos clients sont donc tributaires d'une voiture et vont désormais faire leurs achats en périphérie. Les restaurants et les bars sont gagnants mais pas les magasins spécialisés ». Hanna Marcussen est cependant confiante : « s'il y a un endroit où le commerce continuera de prospérer, c'est dans les centres-villes, où on peut combiner shopping et sorties au cinéma ou au restaurant ».

Selon Hanna Marcussen, « il y a deux décennies, il était normal de fumer dans les lieux fermés ; un jour, nous nous demanderons comment nous avons pu accepter qu'il y ait autant de voitures dans les centresvilles ». Elle veut faire d'Oslo un modèle pour les grandes villes sans voitures.



Une conséquence méconnue

L'effondrement du viaduc de Gênes (FNAUT Infos 267) a entrainé la fermeture de trois lignes ferroviaires qui passaient au-dessous : les deux lignes Gênes-Milan passant par le col des Giovi, et la ligne se dirigeant vers Ovada et Turin par le col du Turchino.

Frédéric Laugier

Bien dit

Christophe Keseljevic, président de l'Association des Amis des Chemins de Fer, à propos de l'accident survenu sur le passage à niveau de Millas (FNAUT Infos 267) : « On parle à tort d'accident DE passage à niveau ; si une voiture tombe d'un pont ou rate un virage, on ne parle pas d'accident de pont ou de virage. C'est la route qui provoque l'accident, c'est le rail qui paye la note ».

Langage correct

Ne dites plus « péage urbain », c'est ringard et trop punitif. Dites « tarif de congestion » : cela vous évitera d'affoler les automobilistes (français). Ne dites plus « transport » mais « solution de mobilité ». Si vous êtes élu, ne dites plus « petites lignes », c'est passéiste et ferrovipathe, mais « dessertes fines des territoires », cela vous évitera d'avoir à préciser à vos électeurs s'il s'agit de dessertes ferroviaires ou routières.

Le bon choix

Après avoir privilégié la route pendant dix ans, le groupe suisse Nestlé Waters a relancé le fret ferroviaire entre l'usine Perrier de Vergèze (Gard, entre Nîmes et Montpellier) et le port de Fos-sur-Mer, distant de 100 km à raison d'un train par jour ouvrable. Les wagons sont loués à

Regiorail (groupe Eurorail), un opérateur ferroviaire de proximité ; la réfection de la voie ferrée a coûté environ 2,5 M€; 13 500 conteneurs seront transportés par rail chaque année. 27 000 trajets de camions seront ainsi évités, soit un rejet de 2 500 tonnes de CO2. L'entreprise a justifié son choix par des considérations environnementales... mais aussi financières : selon le PDG de Nestlé, le flux logistique est énorme et, faute de chauffeurs, le transport routier n'est pas capable de répondre à la demande.

La voiture et l'espace public

Les nouvelles mobilités - voiture électrique, voiture autonome, voiture en libre service... - sont un prétexte facile pour négliger le report modal et reporter à après-demain les décisions indispensables pour s'attaquer à la congestion, à la pollution de l'air et au réchauffement climatique.

Les photos ci-dessous illustrent le problème posé par la voiture : l'espace qu'elle occupe et l'énergie qu'elle consomme par voyageur transporté.

Sources : un tweet de Mohamed Mezghani (le bus contient autant de passagers que toutes les voitures visibles sur la photo), et un tweet de Ludo Campbell-Reid, urbaniste australien (le type de motorisation, de conduite ou de gestion d'une voiture ne change rien à l'espace qu'elle occupe sur la voirie).

Le monstre des mers



Le porte-conteneurs géant Saint-Exupéry vient d'être inauguré au port du Havre. Ce navire bat tous les records. Long de 400 m et large de 59 m, il pourra transporter 20 954 conteneurs empilés sur 23 étages : placées bout à bout, ces « boîtes » formeraient une chaîne de 123 km. La salle des machines est aussi grande que Notre-Dame-de-Paris et le moteur diesel de 21 m de long est aussi haut qu'un immeuble de cinq étages, il développe 80 000 chevaux. Ce navire doit transporter des tonnes de marchandises alimentaires, mais aussi des bateaux et des métros jusqu'en Asie.

Le Saint-Exupéry carbure au fuel lourd et on dit qu'il émettra autant de CO2 que 55 millions de voitures. Une contribution à l'effet de serre dénoncée par Nicolas Hulot: « cette superbe performance technologique est-elle bonne pour la planète ? La réponse est non ». Le transport maritime est une source majeure de pollution des océans et les émissions dioxyde de soufre posent un problème de santé publique dans les villes portuaires. Et est-ce une réalisation d'actualité au moment où les Chinois cherchent à développer la « route de la soie ferroviaire » (qui apportera du trafic à la liaison Lyon-Turin)?











AUTONOMOUS CARS

UBER/LYFT CARS

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°272 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 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence : 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris e-mail : contact@fnaut.fr Internet: https://www.fnaut.fr

