

Sabotage du service public ferroviaire

Face à la dégradation de plus en plus évidente de l'offre ferroviaire, la FNAUT a été amenée à dénoncer publiquement la stratégie suicidaire de SNCF Mobilités, qui ignore les besoins des voyageurs, les dissuade d'utiliser le train et met en péril la pérennité du rail et de l'intermodalité. Il est de plus en plus difficile d'acheter un billet car les points de vente disparaissent, les fiches horaires se raréfient... et le sabotage des petites lignes, sous-exploitées, renforce la dépendance automobile.

La stratégie de SNCF Mobilités - une recherche systématique d'économies à court terme alors qu'une réduction de ses coûts d'exploitation devrait être prioritaire - n'est plus viable.

Les voyageurs ne supportent plus les pratiques irrationnelles de SNCF Mobilités et la dégradation des services ferroviaires. Ils sont rarement consultés. Quasi systématiquement placés devant le fait accompli, ils sont exaspérés et en ont assez des promesses sans lendemain.

La FNAUT attend de l'exploitant un changement de cap conforme aux orientations du gouvernement : croissance du trafic ferroviaire et aménagement du territoire. Elle est ouverte à toute concertation avec lui.

Quant au gouvernement, il a de lourdes responsabilités. Sa passivité face à la dégradation des services ferroviaires est devenu irresponsable. Pourquoi les lois ferroviaires de 2014 et 2018 ne sont-elles pas respectées ? On attend depuis 4 ans que le schéma national des services ferroviaires soit soumis au Parlement.

La FNAUT demande donc au gouvernement de s'opposer énergiquement à la politique destructrice de SNCF Mobilités, contraire à ses propres objectifs, et de lui imposer rapidement un changement drastique de stratégie : l'avenir du rail en France est aujourd'hui gravement compromis.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

Les aides publiques aux aéroports et compagnies aériennes	2-5
Mailler les tramways ?	6-7
Des gares TGV nouvelles de Nîmes à Perpignan ?	8-9
Trains Intercités	10
La chronique du Lyon-Turin	11
La sécurité routière	12

Les aides publiques au transport aérien

A la demande de la FNAUT, Jacques Pavaux, ancien directeur général de l'Institut du Transport Aérien, a recensé avec précision et chiffré les aides, directes ou indirectes, accordées par l'Etat et les collectivités territoriales au transport aérien commercial - aéroports (en 2012, seulement 14 aéroports sur 86 ont été structurellement bénéficiaires) et compagnies aériennes. Le montant total annuel de ces aides, contre-productives pour l'environnement, a été proche de 600 millions d'euros sur la période 2016/2017.

Cette expertise amène la FNAUT à réclamer une taxation du kérosène ou des billets d'avion sur les vols intérieurs en concurrence frontale avec le train (TGV et Intercités), la fermeture des petits aéroports régionaux non rentables et le développement des alternatives ferroviaires à l'avion (FNAUT Infos 266, 267).

L'innovation, oui mais avec raison !

Que les « ingénieurs ingénieurs » innover, c'est leur rôle : on n'en est plus, heureusement, à l'époque des locomotives à vapeur. Le problème est que les décideurs politiques, toujours désireux de faire moderne pour se valoriser auprès de leurs électeurs, se laissent séduire, et souvent berné, par les groupes industriels qui cherchent à commercialiser leurs « innovations ».

Dans les années 1970, on a vu fleurir de multiples inventions sans lendemain : Aramis, Poma 2000, Télétrain, aérotrain. Puis sont apparus ultérieurement le TVR (un échec retentissant à Nancy et Caen), le tramway sur pneus de Clermont-Ferrand (plus fiable que le TVR mais sans avenir), le bus à guidage magnétique de Douai (autre fiasco, lui aussi prévu par la FNAUT), le vrai BHNS (utile si on ne l'implante pas à la place du tramway) et surtout le faux BHNS (qui n'a de BHNS que le nom).

Et l'innovation continue, car le tramway sur rails, le TER et le TGV, c'est vraiment

trop ringard. Exemple typique, Hyperloop (FNAUT Infos 259, 267). D'autres rêveurs veulent ressusciter l'aérotrain (FNAUT Infos 267).

La nouvelle innovation à la mode, c'est le train à hydrogène, dont beaucoup d'élus régionaux se sont immédiatement entichés (FNAUT Infos 267, 272). Sans oublier le Taxirail, système autonome inventé par une start-up bretonne pour compenser la fermeture des petites lignes et « réconcilier la population rurale avec le mode ferroviaire », et le Supraways, un engin présenté par un journaliste comme « une sorte de tramway suspendu, un mélange de téléphérique et d'aérotrain » qui, bien sûr, coûtera « 3 fois moins cher que le tramway ».

La FNAUT est évidemment favorable à l'innovation, mais à condition qu'elle ne retarde pas le développement ou l'adoption des techniques appréciées des usagers et à l'efficacité garantie.

Jean Sivardière

Les aides publiques aux aéroports

L'objectif de l'expertise de Jacques Pavaux était d'identifier toutes les aides de l'Etat et des collectivités territoriales au transport aérien en France métropolitaine, et de les quantifier en volume puis en les rapportant au passager transporté.

Ces aides concernent :

- les aéroports (couverture des déficits d'exploitation, exonération partielle d'impôts fonciers, aides à l'investissement, contrôle aérien, douanes, police)...
- le démarrage et l'exploitation des lignes par les compagnies aériennes (exonération de taxes sur les carburants, subventions comblant le déficit de certaines lignes intérieures).

Les aéroports

Une évaluation précise du nombre des aéroports en activité est délicate :

- on compte 460 aérodromes (DGAC) ou 486 (JO du 20-02-2015) ; les plateformes sont très diverses par leur taille et leur usage (transport public ou privé, aviation d'affaires ou de tourisme, formation aéronautique, défense nationale, sécurité civile, hélicoptères...)
- seules 329 plateformes, en métropole, sont « ouvertes à la circulation aérienne publique » (CAP) ;
- selon le « rapport sur le maillage aéroportuaire français » de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC, 2017), 120 aéroports ont eu une activité commerciale de passagers au cours des 20 dernières années ;

Parmi ces derniers, 86 aéroports (selon l'Union des Aéroports Français, UAF) ayant aujourd'hui une activité de transport aérien commercial ont été considérés. Ils sont classés en 3 catégories principales :

- A (11 gros aéroports, essentiellement de plus de 5 millions de passagers pour la plupart, offrant des vols long-courriers de plus de 3 000 km) ;
- B (19 aéroports intermédiaires) ;
- C (45 petits aéroports, essentiellement de moins de 100 000 passagers, offrant des vols court-courriers de moins de 1 000 km).

Le trafic des aéroports

Le nombre de passagers commerciaux sur les 86 aéroports de métropole a été de 159,1 millions en 2017, dont 25,6 sur les lignes intérieures. Sur ces 86 aéroports commerciaux, 76 ont eu un trafic inférieur à 2 millions de passagers, 17 seulement un trafic supérieur à 1 million de passagers.

L'UAF a recensé également 43 aéroports dont le trafic a été inférieur à 100 000 passagers (33, dont Rouen et Nancy, ont déclaré un trafic inférieur à 10 000 passagers soit moins de 30 par jour, le trafic de certains est même inférieur à 1 000 passagers soit moins de 3 par jour, 5 ont déclaré un trafic nul ; 3 seulement ont eu un trafic supérieur à 50 000 passagers). Ces 43 aéroports ont accueilli environ 500 000 passagers, soit 0,3 % du trafic total des 81 aéroports ayant déclaré un trafic non nul.

Le trafic aérien commercial est donc hyper-concentré : les 17 aéroports de trafic supérieur à 1 million de passagers annuels concentrent plus de 95 % du trafic total, et les 10 premiers, de trafic supérieur à 3 millions de passagers, 90 %. Roissy (69 millions) et Orly (36 millions) traitent 56 % du trafic total.

La rentabilité des aéroports

Jacques Pavaux a déterminé le seuil de trafic passagers permettant à un aéroport de couvrir ses charges d'équipement et de fonctionnement, qui augmentent rapidement quand on passe de la catégorie C à la catégorie A.

Deux types d'équilibre financier d'un aéroport peuvent être considérés :

- le petit équilibre (les recettes couvrent les seules charges d'exploitation) ;
- le grand équilibre (les recettes couvrent la totalité des charges : dépenses d'exploita-

tion, frais financiers, dotations aux amortissements et aux provisions, remboursement des emprunts).

Selon diverses études antérieures, peu d'aéroports commerciaux français (moins d'une quinzaine) ont un trafic suffisant - au moins 1 million de passagers par an - pour atteindre le grand équilibre, qui garantit seul leur autonomie financière.

Tous les autres (une soixantaine) sont structurellement déficitaires et ne peuvent poursuivre leur activité qu'en étant subventionnés (ils assurent moins de 10 % du trafic total des aéroports métropolitains).

Les aéroports déficitaires

Afin d'identifier de manière précise les aéroports déficitaires et le coût de leurs déficits pour la collectivité, le consultant a utilisé les enquêtes 2011 et 2012 de la DGAC, auxquelles une cinquantaine d'aéroports avaient répondu, mais pas exactement les mêmes les deux années. Ces enquêtes ont été abandonnées en 2013.

A partir d'une modélisation, le consultant a pu estimer les résultats d'exploitation des aéroports régionaux, qu'ils aient ou non répondu aux enquêtes de la DGAC, après avoir exclu ceux de Lorient (en partie aéroport militaire), Châteauroux (fret prépondérant), Bastia et Ajaccio (déficit important malgré un trafic supérieur à 1 million de passagers). L'échantillon utilisé comprenait finalement 34 aéroports régionaux pour 2011 et 41 pour 2012.

Ce travail a confirmé que le résultat d'exploitation - hors subventions, frais financiers et remboursement des emprunts - est structurellement déficitaire si le trafic annuel est inférieur à 1 million de passagers. Le résultat devient vite positif et croissant quand le trafic dépasse ce seuil.

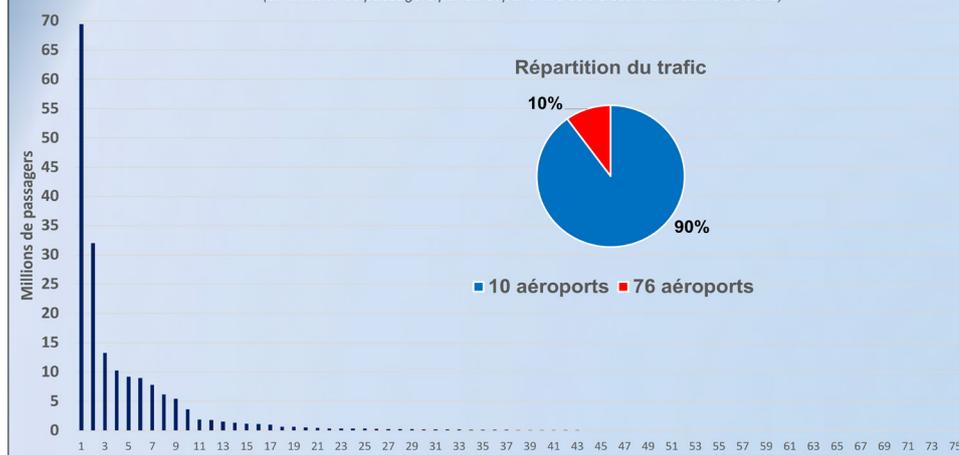
Sur les 34 aéroports de l'échantillon 2011, 31 étaient déficitaires, y compris un dont le trafic annuel atteignait le million de passagers. Certains déficits étaient compris entre 3 et 5 M€ sur un total de 47,5 M€.

En réintégrant les aéroports atypiques de Châteauroux, Ajaccio et Bastia, le déficit total des 34 aéroports déficitaires était de 55,3 M€.

L'analyse des résultats 2012 a confirmé ces résultats : en 2012, 40 aéroports étaient déficitaires et le montant total des déficits atteignait 68 M€.

Si le trafic d'un aéroport est très faible, les recettes, les dépenses et le déficit diminuent. Il en est de même si le trafic annuel est supérieur à 200 000 passagers : le déficit diminue jusqu'à s'annuler quand ce trafic atteint 1 million de passagers. Le déficit est donc maximum (de l'ordre de plusieurs M€) dans la tranche des 100 000 à 400 000 passagers annuels.

Figure 1. Trafic des aéroports de France métropolitaine en 2017
(en millions de passagers par an et par ordre décroissant du volume de trafic)



Les très petits aéroports

Jacques Pavaux a étudié plus particulièrement un échantillon de 22 aéroports régionaux ayant un trafic annuel inférieur à 50 000 passagers, soit environ la moitié des aéroports de ce type.

Tous ces aéroports étaient déficitaires, n'atteignant même pas le petit équilibre ; le déficit total était de 23,4 M€ par an (27 M€ en ajoutant celui de Châteauroux) et le déficit moyen par passager était de 88 €. Dans 16 cas sur 22, ce déficit par passager dépassait 100 € ; dans 10 cas, il dépassait même 200 € (700 € à Vannes, largement plus de 1 000 € à Angoulême).

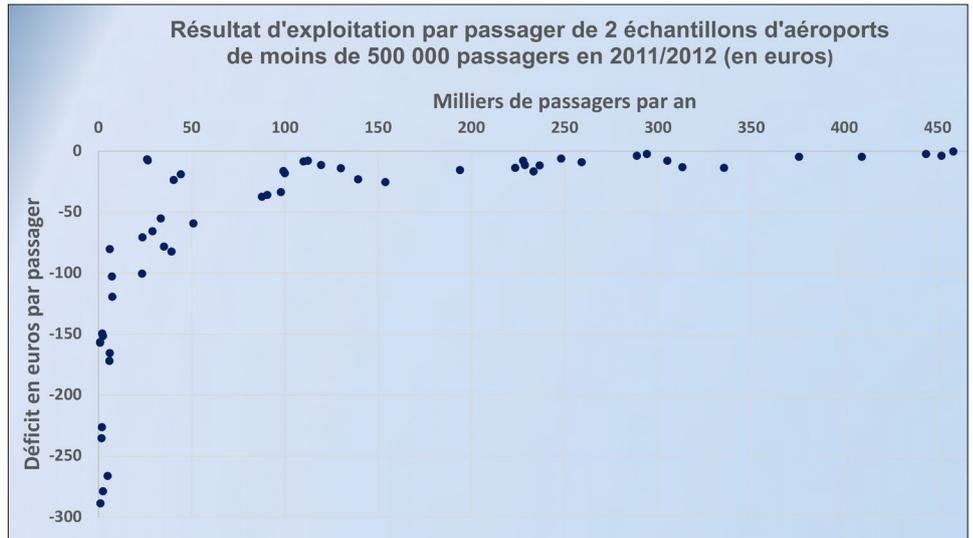
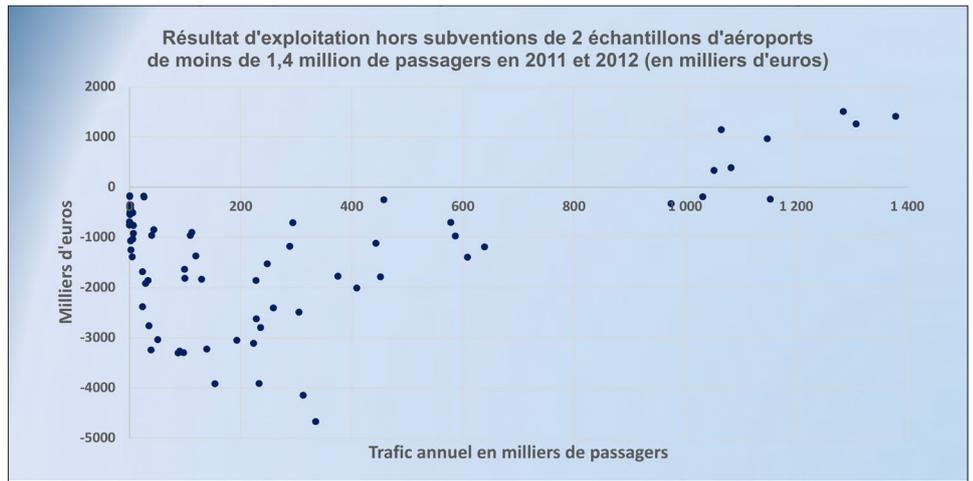
Par ailleurs, en 2011 et 2012, la principale liaison aérienne (une radiale vers Paris, souvent la seule ligne régulière) de 6 de ces 22 aéroports a bénéficié d'une subvention pour couvrir son déficit : Agen, Aurillac, Brive, Castres, Le Puy-en-Velay et Périgueux. Cette subvention, de l'ordre de 50 à 60 € par passager, accordée dans le cadre d'un contrat d'obligation de service public dit « OSP » (voir page 4) s'ajoutait aux autres subventions. Pour les 6 aéroports cités, le cumul des aides directes par passager transporté aura donc atteint, en 2011/2012, entre 60 et 230 €.

La situation financière de ces très petits aéroports s'est plutôt dégradée, depuis 2012. Le trafic de 13 d'entre eux est resté stable de 2012 à 2017, le trafic de 7 autres a diminué, celui de Dijon s'est écroulé dès 2013. Agen est passé de 35 000 passagers en 2011 à 40 000 en 2016 mais, le total de subventions s'élevant à 3 millions d'euros (hors financement de l'OSP), les subventions sont passées de 54 à 75 € par passager. Seul Dole a connu une forte croissance (de 33 000 passagers à environ 100 000), mais est resté déficitaire.

Les subventions d'équilibre aux aéroports

Jacques Pavaux a construit un modèle simple reliant le résultat d'exploitation par passager d'un aéroport à son trafic annuel. Il a ainsi obtenu le résultat d'exploitation de 65 aéroports de France métropolitaine de trafic annuel inférieur à 1,2 million de passagers, y compris certains qui n'avaient pas répondu aux enquêtes de la DGAC.

En définitive, **sur 76 aéroports dont le trafic a été inférieur à 2 millions de passagers en 2011, 73 ont été déficitaires** : seuls ceux de Lille, Montpellier et Strasbourg ont été bénéficiaires (celui de Biarritz l'est devenu en 2012). En prenant en compte les 10 aéroports de plus de 2 millions de passagers (de Roissy à Beauvais), **seulement 13 aéroports sur 86 ont eu un trafic suffisant pour leur permettre d'être bénéficiaires en 2011 (14 en 2012).**



Le déficit global des aéroports déficitaires hors subventions a été de 97 M€ en 2011 et 103 M€ en 2012. Le déficit moyen par passager a été voisin de 10 €. La part des très petits aéroports (moins de 50 000 passagers par an) dans le déficit total était de 34 % en 2011 et 37 % en 2012, pour 3,3 % du trafic.

Si on considère uniquement les aéroports ayant répondu aux enquêtes de la DGAC, les 35 aéroports déficitaires ont eu un chiffre d'affaires (CA) global hors subventions de 158 M€ et un déficit global de 55,5 M€ soit 35 % du CA. En 2012, le trafic a augmenté de 6 % : le CA global des 41 aéroports déficitaires a été de 232 M€ et le déficit de 69 M€ soit 30 % du CA. Pour les aéroports de moins de 50 000 passagers annuels en 2011 ou 2012, les recettes n'ont même pas couvert la moitié des dépenses !

Pour les aéroports de moins de 50 000 passagers, les subventions couvrent la totalité de déficits. Pour les aéroports plus importants, la couverture est quasi-complète : les collectivités territoriales et les CCI complètent les subventions directes par des garanties d'emprunts, ou des avances remboursables et prêts.

La soixantaine d'aéroports déficitaires a donc coûté au contribuable environ 100 M€ par an au début des années 2010. Jacques Pavaux a vérifié qu'il en est encore de même aujourd'hui.

L'aide publique totale aux aéroports



Aux subventions d'équilibre destinées à combler les déficits d'exploitation, il faut ajouter les subventions d'équipement (environ 15 M€/an), les réductions de taxes foncières, la mise à disposition de personnel, le financement de missions régaliennes par l'Etat sur les petits aéroports (contrôle aérien, douane, sécurité... : 48 € par passager en 2018 à Agen). Ce dernier poste (au moins 130 M€/an) n'est pas considéré comme une aide d'Etat par Bruxelles mais n'en est pas moins partiellement à la charge du contribuable pour un montant estimé à 80 M€/an.

Finalement, l'aide totale aux aéroports (hors liaisons OSP - voir page 4) atteint 245 M€/an.

Les aides publiques aux compagnies aériennes



(pixabay)

La fiscalité du kérosène

Selon les directives européennes de 2003 et 2006 relatives à la fiscalité de l'énergie, les produits énergétiques ne sont taxables que s'ils sont utilisés comme combustible ou carburant, la base de taxation étant le volume ou le poids. Ils sont donc taxés comme les alcools ou le tabac, en fonction des quantités consommées et non (au contraire de la TVA) de leurs prix.

Une directive européenne de 2003 prévoit cependant que les Etats membres peuvent exonérer « les produits énergétiques utilisés comme carburant pour la navigation aérienne hors aviation de tourisme privé ».

La directive précise que les Etats peuvent limiter les exonérations aux transports internationaux et intracommunautaires. De plus, en cas d'accord bilatéral entre deux Etats membres, l'exonération peut être suspendue, et la taxation peut être inférieure au minimum fixé alors par la directive, soit 33 €/hectolitre, comme pour le gazole.

La directive de 2006 précise que « jusqu'à adoption de dispositions communautaires relatives à l'avitaillement des bateaux et aéronefs, un Etat peut maintenir ses dispositions nationales concernant les exonérations ». Elle reconnaît qu'aucune solution commune satisfaisante n'a encore été trouvée.

En France, l'ancienne TIPP a été remplacée en 2011 par l'actuelle TICPE qui s'applique aussi aux produits énergétiques d'origine non pétrolière (biocarburants par exemple).

La TICPE s'applique uniquement aux carburants et combustibles, à des taux différents (mais le gaz naturel et le charbon sont soumis à des taxes spécifiques). Elle est soumise à la TVA, comme le prix de base du carburant.

Une composante carbone de la TICPE a été introduite par la loi de finances 2014. Début 2018, la TICPE du gazole s'élevait à 59,4 €/hectolitre et le kérosène était toujours détaxé (article 265 bis du Code des douanes).

Une circulaire du 20-04-2017 du ministère de l'économie et des finances confirme cette détaxation et rappelle que la TVA ne s'applique pas à la TICPE du kérosène (contrairement au cas du gazole), donc aux achats de kérosène par les compagnies aériennes. Cette exonération de TVA ne concerne pas la TVA sur le prix des billets d'avion.

La convention de Chicago

Il est considéré généralement que la non-taxation du kérosène découle de l'article 24 de la Convention de Chicago (1944) qui voulait faciliter l'essor de l'aviation civile internationale.

L'article 24 de la Convention ne se prononce pas sur la taxation du carburant au moment de l'approvisionnement de l'avion à son point de départ. Il semble qu'il ait été interprété à tort par les compagnies aériennes et les Etats dont elles dépendent pour justifier la non-taxation du kérosène.

En réalité, l'article 24 dit que le carburant se trouvant dans les soutes d'un avion atterrissant dans un Etat contractant de la Convention (ou transitant par lui) ne peut être taxé par cet Etat (il en est de même des alcools se trouvant à bord). Il s'agissait seulement de faciliter le transport aérien en simplifiant la fiscalité, et non d'accorder un avantage fiscal au transport aérien.

Cet article 24 ne justifie donc en rien la non-taxation du kérosène consommé en particulier lors des vols intérieurs : ce kérosène est d'ailleurs taxé dans divers pays : Allemagne, Pays-bas, Suisse, Suède, États-Unis, Brésil, Japon.

Le coût de la détaxation du kérosène

Selon un rapport publié en juin 2011 par le Comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales, le coût de l'exonération de taxation du kérosène (50,26 €/hl) se montait à 3,5 Md€ pour l'ensemble des vols, intérieurs et internationaux. **La suppression de l'exonération aurait doublé le prix du kérosène, et augmenté le prix du billet d'avion de 12 % en moyenne sur les vols intérieurs** (le poids de l'énergie dans le coût de production est plus élevé en transport aérien, environ 25 % pour les compagnies classiques et 35-40 % pour les low cost, que dans les autres modes : moins de 10 % pour le TGV).

Dans une étude du CGDD de janvier 2017, le coût de la détaxation du kérosène est estimé à 2,7 Md€ en 2015, dont 310 M€ pour les vols intérieurs (un rapport de la DGAC cite un coût de 600 M€ pour les vols intérieurs, y compris les vols de continuité territoriale vers l'outremer). Le consultant estime à environ 320 M€/an le coût de l'exonération de TICPE pour une TICPE de même niveau que celle à laquelle est soumis actuellement le transport aérien privé.

Les aides au démarrage de nouvelles lignes aériennes

L'ouverture de nouvelles lignes peut faire l'objet de nombreuses aides directes ou indirectes, dont certaines transitent parfois par le propriétaire ou gestionnaire de l'aéroport concerné.

Des aides aux compagnies aériennes peuvent bénéficier indirectement aux aéroports (recettes nouvelles des boutiques, parkings...) et réciproquement.

La réglementation européenne a autorisé de telles aides dans des textes dits « lignes directrices » de 2005 et 2014 qui en fixent les conditions à respecter : amélioration de la mobilité des citoyens de l'Union, développement de régions excéntriques, aide limitée à 3 ans...

D'autre part, les Etats membres peuvent, selon un règlement du 24-09-2008, imposer des Obligations de Service Public (OSP) sur des liaisons considérées comme indispensables au développement de régions enclavées et mal desservies par les autres modes.

Cette possibilité va au-delà des règles définies dans les « lignes directrices » puisqu'un Etat peut alors imposer, suite à un appel d'offres, une qualité d'offre minimale (fréquences des vols, type d'appareil, tarifs...) qu'un transporteur ne pourrait proposer dans un cadre purement commercial.

L'OSP est signée par l'Etat, la compagnie aérienne et l'aéroport, généralement pour 4 ans, et financée par l'Etat et les collectivités locales concernées.

En 2016, il y avait 11 liaisons OSP (hors Corse et Ouessant) contre une vingtaine en 2000 : 9 radiales (entre Paris et Agen, Aurillac, Brive, Castres, Le Puy, Limoges, Périgueux, Rodez, Tarbes) et 2 transversales (La Rochelle-Poitiers-Lyon et Lorient-Lyon).

A noter que des appels d'offres viennent d'être lancés pour des lignes OSP Limoges-Orly et Limoges-Lyon. En 2018, l'Etat a versé 5 M€ aux OSP ; à partir de 2019, il versera 20 M€.

La subvention annuelle à une OSP (Etat + collectivité locale) peut atteindre 3 M€ soit, pour un trafic moyen inférieur à 50 000 passagers par an, un coût moyen de 100 € par passager (165 € sur Paris-Aurillac en 2009, pour 20 000 passagers) et même 120 € si on intègre la subvention à l'aéroport. D'où un coût global annuel des lignes sous OSP proche de 30 M€ hors Corse, qui s'ajoute aux aides énumérées précédemment.

L'aide publique totale au transport aérien intérieur

En définitive, le montant des subventions directes apportées aux aéroports déficitaires (subventions de fonctionnement 100 M€ + coût des OSP 30 M€) est proche de 130 M€ par an. Ce montant atteint 275 M€ si on y intègre le coût des fonctions régaliennes assurées par l'Etat et des autres aides (subventions d'équipement...).

Si on ajoute à cette somme le coût de la détaxation du kérosène (320 M€) sur les vols intérieurs, on voit que l'aide publique globale au transport aérien intérieur approche les 600 M€ par an.

La FNAUT et le transport aérien : la politique souhaitable de l'Etat et des collectivités

La FNAUT demande une profonde révision de la politique de transport aérien : le transport aérien ne doit pas être développé mais au contraire maîtrisé afin de limiter son impact environnemental et financier.

Nuisances aériennes

Il faut renforcer les règlements sur les horaires des vols et les procédures de navigation (couvre-feu, descente continue...) comme le réclament les associations de riverains des grands aéroports, afin de réduire le bruit.

Mais il faut aussi réduire à la source le bruit, la pollution de l'air et la consommation de carburant. On parle de motorisation électrique, mais il y a loin d'un prototype à un engin fiable, adapté aux longs parcours aériens et d'un prix accessible. Certes les progrès technologiques futurs ne doivent pas être sous-estimés, mais ils ne suffisent pas et ne suffiront pas à compenser la hausse du trafic aérien (un doublement est prévu d'ici 2050) et limiter ses nuisances ou son impact climatique.

Petits aéroports

La pléthore d'aéroports sur notre territoire coûte cher au contribuable.

M. Spinetta a préconisé de fermer massivement les « petites lignes ferroviaires » non rentables : mieux vaudrait fermer les nombreux aéroports régionaux non rentables. Le dynamisme économique d'une région tient bien plus à son environnement technique et scientifique ou à son attrait touristique, qu'à l'existence d'un petit aéroport.

Aides publiques

L'Etat et les collectivités territoriales doivent arrêter de subventionner les compagnies aériennes et les aéroports (sauf pour les liaisons OSP d'aménagement du territoire).

Comme en Suède, l'Etat doit imposer une taxation du billet d'avion si l'avion est en concurrence directe avec un service ferroviaire, ou une taxation du kérosène, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'établir des conditions de concurrence train-avion plus équitables. Une taxation du transport aérien serait mieux admise qu'une taxation des déplacements quotidiens. Elle permettrait de financer l'AFITF.

Report du trafic sur le rail

Mais il faut aller au-delà des mesures réglementaires, techniques, fiscales... et envisager une réduction du volume du trafic aérien, en particulier court-courrier, le plus émetteur de gaz à effet de serre. Le train peut souvent se substituer à l'avion si on renforce les liaisons ferroviaires entre grandes villes sur les territoires français et européen (voir FNAUT Infos 266 et 267).

Les infrastructures ferroviaires

On peut étendre le réseau des LGV vers Toulouse, Nice et Perpignan, moderniser la ligne classique Massy-Valenton (pour faciliter la circulation des TGV intersecteurs) et les lignes Intercités concurrencées par l'avion (par exemple Nantes-Bordeaux-Toulouse).

Le réseau des LGV a déjà atteint son optimum vers la Belgique et les Pays-Bas, mais beaucoup reste à faire vers l'Italie, l'Espagne et l'Europe de l'est...

L'intermodalité

Les aéroports importants peuvent être mieux desservis par train ou tramway (Roissy, Nantes, Bordeaux, Bâle-Mulhouse).

La FNAUT refuse les gares TGV excentrées (Montpellier Sud de France). Les erreurs doivent être corrigées (construction de la gare de Vandières et du raccordement de Saint-Brès, de Nîmes vers Montpellier).

Le service TGV-air

Ce service offre des pré et post-acheminements par TGV dans 19 gares de province et Bruxelles. Les avantages pour le passager sont nombreux mais les bagages ne sont pas pris en charge dès la gare de départ.

Mieux exploiter le TGV de jour

L'étude réalisée en 2003 par Gérard Mathieu et Jacques Pavaux pour la FNAUT a montré que le TGV pouvait concurrencer vigoureusement l'avion, ce que l'expérience a confirmé : « le TGV, c'est le 3ème aéroport parisien ». La FNAUT dénonce le « mythe des 3h » (FNAUT Infos 244).

Or la SNCF « rationalise » son offre : fréquences faibles, TGV de grande capacité, axes radiaux privilégiés. Elle doit imiter les compagnies à bas coût (avions de faible capacité, fréquences élevées, dessertes transversales).

Relancer le train de nuit intérieur

La SNCF s'est débarrassé de presque tous ses trains de nuit alors qu'ils étaient généralement bien remplis, la Deutsche Bahn a fait de même. Le gouvernement se contente de bricolage sans volonté de relance. Les liaisons Paris-Briançon et Paris - Rodez/Latour-de-Carol sont pérennisées, mais l'avenir du Paris-Cerbère est incertain.

Pourtant le train de nuit reste pertinent, malgré l'extension du réseau des LGV, pour les trajets intérieurs et internationaux de plus de 500 km. Grâce à lui, le voyageur gagne du temps en journée (il peut arriver tôt le matin à destination, et repartir tard en soirée) et fait des économies (billet TGV, nuit d'hôtel). L'offre de nuit, complémentaire de l'offre de jour, élargit utilement l'éventail des solutions de mobilité.

Le TGV international de jour

Le trafic aérien s'est considérablement développé depuis une vingtaine d'années en Europe. En 2017, les principales destinations depuis la France ont été l'Allemagne (8,9 M pax), l'Espagne (13,6), la Grande-Bretagne (13,5), l'Italie (11,4), les Pays-Bas (4,2), le Portugal (6,8), la Suisse (3,3).

Quand le réseau des LGV aura été complété, les villes de Madrid, Barcelone, Rome, Berlin, Hambourg, Munich, Vienne, Glasgow, Edimbourg... seront aisément accessibles depuis Paris en empruntant des TGV de jour en des temps compris entre 5 et 6 heures.

Les trains de nuit internationaux

Ceci étant, des temps de parcours de l'ordre de 5-6 heures ne permettent pas au TGV de capter massivement le trafic aérien, une offre complémentaire de nuit est indispensable.

Les trains classiques de nuit ont joué un rôle important entre Paris et Madrid ou Barcelone (trains-hôtels Elipsos), Rome (le Palatino), Vienne...

Leur relance n'a rien d'utopique, comme le démontre le succès commercial et économique des trains de nuit internationaux Nightjet exploités par les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) pour remplacer ceux qui ont été abandonnés par la Deutsche Bahn. En général, le départ se fait avant le dîner pour une arrivée en milieu de matinée.

Ces trains connaissent un succès supérieur aux prévisions en Autriche, en Allemagne, en Suisse et en Italie du nord. Malgré la concurrence de l'avion à bas coût et du car, ils sont complets en périodes de pointe. La preuve est faite que le train de nuit n'a rien d'obsolète.

Les 16 relations ÖBB (1,5 million de voyageurs en 2017) ont évité environ 12 000 vols. Et 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.

Très récemment, c'est un train de nuit Berlin-Kiev qui a été créé.

Des TGV de nuit à grande vitesse

Le réseau français des LGV s'étant étendu depuis 20 ans, des « TGV couchettes » peuvent être envisagés aujourd'hui car ils permettraient de couvrir des distances bien plus importantes que les trains classiques (jusqu'à 2 000 km) ou les mêmes distances avec des départs plus tardifs et des arrivées plus matinales. Par exemple Londres-Milan-Rome, Bruxelles-Paris-Madrid...

Le TGV de nuit n'est pas une utopie. Il existe déjà en Chine des TGV couchettes à deux étages.

Comment mailler les réseaux de tramway ?

Dans tout réseau de transport, il est souhaitable de minimiser le nombre des correspondances nécessaires pour aller d'un arrêt à un autre. Nous discutons ici le cas particulier des réseaux de tramways. Le problème est technique mais concerne directement la qualité du service rendu.

La notion de maillage peut revêtir deux significations : soit l'infrastructure maille le territoire, soit les lignes sont « entremêlées », une même rame pouvant passer d'une ligne à une autre grâce à des raccordements.

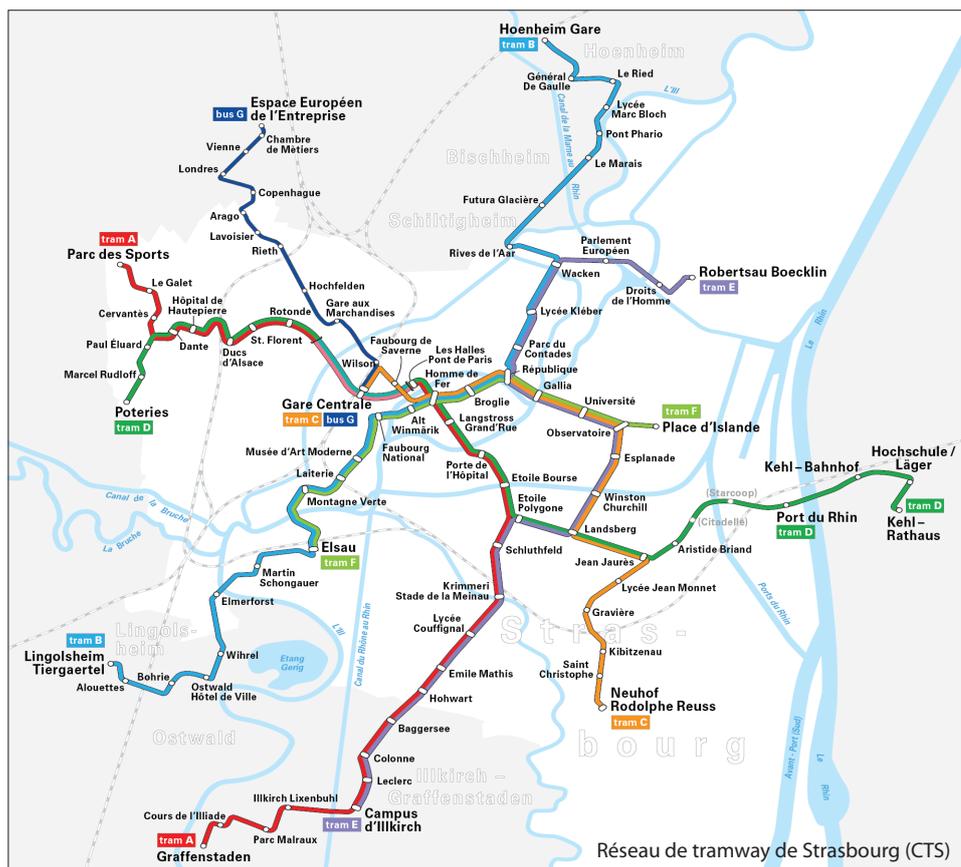
Le principe du maillage des lignes est souvent mis en œuvre dans les réseaux allemands qui possèdent un nombre de lignes important. Cette organisation permet de renforcer très nettement la fréquence de passage sur les troncs communs situés dans la zone dense de la ville, d'offrir à leurs riverains de nombreuses relations directes et de supprimer des correspondances entre lignes pour faciliter les relations entre quartiers, tout en conservant des dessertes directes, mais à fréquence réduite, des secteurs périphériques.

Plusieurs lignes (jusqu'à 5 à Dresde) peuvent emprunter une même section de ligne, ce qui génère d'importantes contraintes d'exploitation. La régulation des réseaux maillés est délicate dans les centres-villes, car les arrêts y sont très fréquentés et les risques de perturbations élevés : par suite, de nombreux tramways allemands traversent les centres en souterrain.

En France, les réseaux de Grenoble, Strasbourg et Montpellier maillent l'espace urbain, mais chacun présente des particularités d'organisation et d'exploitation.

À **Strasbourg**, la structure radiale du réseau (5 des 6 lignes se croisent à la station Homme de Fer en hypercentre) est complétée par la ligne de rocade E qui contourne le centre à l'Est. Elle permet de construire un réseau maillé où chacun des 9 troncs communs du réseau est parcouru par 2 ou 3 lignes différentes (mais seules la A et la D ont des débits voisins et sont synchronisées sur un long tronc commun de 11 stations).

On réduit ainsi le nombre des correspondances et on soulage le nœud de l'Homme de Fer (80 000 montées et descentes/jour) tout en assurant des liaisons directes inter-quartiers. Les usagers ont bien intégré le maillage des lignes, comme le constate l'ASTUS, association locale membre de la FNAUT. La ligne de rocade E voit ainsi son trafic augmenter régulièrement. Mais le maillage des lignes a fait baisser la vitesse commerciale moyenne du tramway.



La stratégie de développement du réseau portée par l'Eurométropole et l'exploitant (CTS) combine à la fois le tramway et le BHNS, et vise à poursuivre le maillage du réseau pour réduire la contrainte sur le nœud de l'Homme de Fer. Le BHNS G, intégré au réseau structurant, sera prolongé en 2021 entre la gare centrale et Etoile Bourse pour assurer un maillage ouest.

En revanche, lors de l'arrivée du tramway en surface à la gare centrale en 2010, le principe d'une ligne dédoublée (un terminus, deux destinations possibles) n'a pas été retenu. Une restructuration du réseau tramway a été préférée car plus efficace pour desservir l'université et plus simple à exploiter.

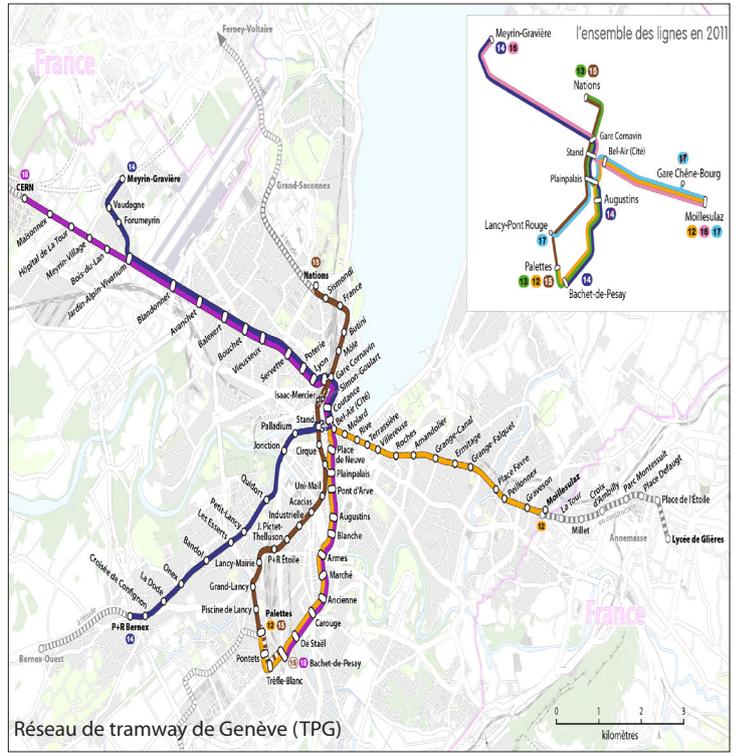
À **Grenoble**, le réseau est lui aussi bien maillé (plan page 7) : les lignes A et B traversent l'hypercentre sur un tronc commun mais sans synchronisation de leurs horaires (le fonctionnement de la B est lié aux fluctuations des activités du campus universitaire et impossible à coordonner avec celui de la A), deux autres lignes (C et E) tangentent l'hypercentre et traversent le tronc commun des lignes A et B.

Comme dans le métro parisien, chaque ligne possède sa propre organisation (matériel roulant, fréquence, régulation). Il résulte de la structure du réseau, et d'une fréquence élevée sur chaque ligne en pointe, que l'attractivité du tramway grenoblois est très bonne : il est assez facile de se déplacer sur le territoire desservi au prix d'une correspondance au maximum.

La Métropole prévoit cependant, dans le cadre du nouveau PDU, de mailler les lignes elles-mêmes : 8 itinéraires seraient exploités sans création de nouvelle infrastructure. Il y aurait moins de correspondances obligées, mais le réseau serait bien moins lisible. L'ADTC-Grenoble, membre de la FNAUT, est hostile au projet, certes séduisant mais qu'elle considère en fait comme une « fausse bonne idée » :

- les avantages escomptés ne sont pas déterminants pour les usagers ; un maillage des lignes présente au contraire un risque majeur de dégradation de l'exploitation (saturation du tronc commun des lignes A et B, déjà en limite de capacité, décadence de certaines lignes, gestion difficile de certains carrefours, perte de régularité, difficulté à maintenir une fréquence acceptable en bouts de ligne) ;

- les investissements nécessaires au maillage sont importants. Or la priorité doit être donnée à l'achat de matériel roulant et à l'extension du réseau (ligne E vers Pont-de-Claix au sud et ligne A vers Sassenage au nord-ouest, création d'une ligne vers Mey-



lan au nord-est au lieu du BHNS prévu), plus efficace en termes de report modal.

A **Montpellier**, le maillage du réseau (plan ci-dessus) est assuré par une ligne circulaire qui enserré le centre-ville en réutilisant partiellement des tronçons des 3 lignes diamétrales.

A **Genève**, le réseau comptait 7 lignes, il a été simplifié en 2011 et n'en compte plus que 4. Le maillage des lignes de tramway a été expérimenté sans succès et abandonné au profit de l'exploitation de lignes indépendantes.

On le voit, les logiques de maillage sont multiples, et chacune présente des avantages et des inconvénients qu'il convient de bien mesurer. C'est donc sans dogmatisme qu'il faut chercher à améliorer l'attractivité commerciale d'un réseau de tramway, en tenant compte de la configuration urbaine, de la structure du réseau et du rôle dévolu à chaque ligne.

Exploiter de nouveaux itinéraires sur un réseau existant peut être une solution mais il convient de bien en mesurer tous les effets en termes de performance d'ensemble, de fonctionnement en situation dégradée, de bénéfice client en journée mais également en période creuse (nuit, dimanches, périodes de vacances). D'autres solutions comme la restructuration des lignes (Strasbourg), la création de lignes de rocade (Montpellier) ou de lignes partielles sont possibles. Enfin les nœuds des réseaux maillés sont à étudier avec soin car ce sont des zones de conflit potentiel où les tramways se gênent mutuellement, et la vitesse commerciale d'ensemble peut en être affectée.

Jean Sivardière et Jean Terrier

Grenoble : un PDU sans ambition



Le projet de PDU élaboré par Grenoble Métropole traite très bien la marche et le vélo mais oublie le tramway. C'est pourtant grâce au tramway que l'agglomération a pu réduire la part modale de la voiture, contenir la pollution, supprimer le caractère autoroutier des grands boulevards et du cours Jean Jaurès.

Depuis 1987, le réseau s'est étendu (ligne A en 1987, ligne B en 1990, ligne A à Echirolles 1997, ligne B à Gières 2006, ligne C en 2006, ligne D en 2007, ligne E 2014 et 2015) dopant la fréquentation du réseau à tel point que certaines lignes sont saturées. Si Grenoble est bien placée en matière de fréquentation des transports publics ou de part modale de la voiture en réduction, ce n'est pas par hasard !

Mais le PDU proposé pour les années 2018-2030 interrompt cette dynamique avec des projets tramway très limités : un prolongement d'une station de la ligne E jusqu'au stade Lesdiguières ; un tramway vers Pont de Claix ou un tram-train vers Vizille mais avec un objectif de réalisation en ...2030 ! Pendant ce temps, à Strasbourg, on continue à développer le réseau (Kehl, Robertsau, Koenigshoffen).

Les autres possibilités, pourtant essentielles, d'extension du réseau grenoblois sont reportées au-delà de 2030 : desserte de Meylan-Montbonnot et de Sassenage, ligne D prolongée en rocade. Ces projets pourraient être amorcés dès maintenant par une redistribution des priorités financières : le Métrocâble n'est pas urgent, une exploitation du réseau tramway en maillant les lignes risque d'en perturber le fonctionnement (création de fourches et de terminus partiels), et le BHNS Grenoble-Meylan est à convertir en tramway.

ADTC-Grenoble

Béziers : encore une gare TGV en périphérie urbaine ?



(MD)

Le projet de gare TGV exurbainisée de Béziers-Bayssan est une ineptie : la desserte de Béziers peut être assurée efficacement par la gare centrale grâce à des raccordements à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Après les critiques adressées à celles de Montpellier Sud de France et Nîmes-Manduel, on pouvait croire que la gare TGV envisagée en périphérie de Béziers était enterrée. Mais la voilà qui réapparaît dans le cadre du projet d'intérêt général (PIG) de la ligne nouvelle défendu par SNCF Réseau, et elle est à nouveau réclamée par Kléber Mesquida, président du Conseil départemental de l'Hérault (elle était initialement prévue à Villeneuve-lès-Béziers, au croisement de l'A9 et de l'A75).

La nouvelle gare serait située sur le site de Bayssan, où existe un projet de parc à thème : 2,3 millions de visiteurs annuels sont espérés mais ils satureraient la gare centrale de Béziers.

« Si ce parc sort de terre, ce sera un poumon d'oxygène économique pour toute la région » argumente M. Mesquida. Autre argument classique chez ceux qui fantasment sur les gares TGV exurbainisées : cette gare, proche de l'autoroute A9 et de la rocade Ouest, serait « intermodale ».

M. Mesquida a-t-il examiné les médiocres résultats de la gare du Futuroscope de Poitiers, elle aussi entièrement dédiée à un parc de loisirs ?

Des gares conçues sans penser aux besoins des voyageurs

De nombreux voyageurs débutent ou prolongent un trajet en TGV par un déplacement régional ou local en transport collectif.

Il est donc essentiel que les gares TGV soient desservies directement par les transports collectifs de proximité - TER, autocars périurbains et transports urbains - comme c'est systématiquement le cas en Allemagne, en Belgique ou en Italie : on l'oublie trop souvent, **une gare TGV est d'abord un équipement ferroviaire.**

Les gares TGV isolées en périphérie des agglomérations, près d'échangeurs autoroutiers, ne sont accessibles qu'en voiture : elles sont inadaptées aux besoins des voyageurs. La gare Sud de France à Montpellier en fournit un exemple affligeant.

Des gares inutiles et coûteuses qui pénalisent l'environnement

Les gares TGV excentrées sont inutiles. Envisagées sur la LGV Tours-Bordeaux, elles ont été judicieusement écartées. Les gares de Valence TGV et de Belfort-Montbéliard TGV ont été positionnées au croisement d'une LGV et d'une ligne régionale. En Avi-

gnon, l'erreur commise initialement a dû être corrigée par un raccordement entre la gare TGV excentrée et la gare centrale.

Le coût environnemental de ces gares est très élevé, des surfaces agricoles ou naturelles importantes sont artificialisées et imperméabilisées.

Une erreur persistante

On a pu vérifier depuis longtemps que les gares TGV implantées loin des centres urbains, parfois en pleine nature - en Picardie (TGV Haute Picardie), en Lorraine (Meuse-TGV, Louvigny), en Bourgogne (Le Creusot, Mâcon-Loché) - ne conviennent pas aux voyageurs.

Mais de telles gares sont encore réclamées par des élus locaux, contre tout bon sens, sur les LGV de la transversale sud, à Béziers, Narbonne, Montauban, Agen ; celle de Nîmes-Manduel sera bientôt mise en service.

La FNAUT demande donc l'élimination des projets de gares TGV non desservies par les TER et les transports publics de proximité. Les agglomérations doivent être desservies par TGV de manière rationnelle par leur gare centrale, grâce à des raccordements entre LGV et ligne classique, ce qui maximise les possibilités de correspondances et facilite l'accès au TGV par les modes doux, marche et vélo, depuis le cœur des agglomérations.

Jean-François Troin ■

• **Robert Ménard**, maire de Béziers : « créer de toutes pièces une gare à l'extérieur de la ville n'a pas de sens, il suffit de voir la nouvelle gare de Montpellier pour s'en persuader. Il faut profiter de l'arrivée du TGV pour faire de la gare centrale un outil qui nous permette de revivifier la ville ».

• **Carole Delga**, présidente de la Région Occitanie : « il faut réaliser la liaison Montpellier-Béziers en priorité, avec un pôle multimodal situé à Béziers même, on économisera plus de 50 M€ par rapport à une gare excentrée. La Région soutiendra à l'avenir les projets utiles à la population, interconnectés quai à quai avec le réseau classique et desservis par le réseau urbain ».

• Pour **Frédéric Lacas**, président de l'Agglo Béziers Méditerranée, la future gare TGV A9-A75 devait « faciliter l'accès à la grande vitesse à un plus grand nombre d'Héraultais, permettre de développer la complémentarité entre la gare centrale et

celle de l'agglomération, et dynamiser les projets de territoire ». Mais il ne fait plus d'une gare TGV une priorité.

• **Kléber Mesquida**, président du Conseil départemental de l'Hérault, voit plus loin que son collègue : « nous, on prévoit l'avenir », explique-t-il fièrement dans un français approximatif.

La gare Sud de France



(mimram.com)

La nouvelle gare TGV de Montpellier - Sud de France (FNAUT Infos 231) est implantée loin de la gare Saint-Roch.

Livrée fin 2011, elle a été réalisée dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé (PPP) portant sur la conception, la construction, la maintenance et le financement de la gare. Icade est le co-contractant privé, SNCF Réseau est le co-contractant public. La durée du contrat de partenariat est de 15 ans.

La gare est composée d'un bâtiment voyageurs de 10 000 m², d'un parvis, de commerces, d'espaces d'intermodalité TGV - tramway - bus - gare routière - stationnement, de quais et de l'ensemble des éléments techniques qui en font un Pôle d'échange multimodal (PEM).

C'est une réalisation de l'architecte Marc Mimram, pour qui explique doctement que « la nouvelle gare s'adresse aux plaisirs du lieu, aux plaisirs des voyageurs, à la continuité urbaine qui se développe ici, avec l'infrastructure qui la fonde à l'échelle locale et territoriale ».

L'architecte, manifestement très fier de son ouvrage, a voulu faire de cette gare « un exemple d'urbanité, une gare jardin, une gare des sens, dont le caractère méditerranéen serait immédiatement perçu dans le jeu des lumières et des ombres, dans l'attention au climat, aux saisons, et au dialogue avec la nature dans laquelle elle prend place ».

« Le voyage est une parenthèse du temps que ponctuent la rencontre, l'attente et le départ dont la gare façonne la mémoire. Entre ici et ailleurs, entre local et global, entre ville et territoire, la gare est ce lieu d'émotions auxquelles nous voulons répondre ».

Un voyage difficile

Comme bien d'autres voyageurs, j'observe une dégradation de la qualité des services SNCF. Record battu lors d'un voyage de Bordeaux, où se tenait le 21ème congrès de la FNAUT, à Grenoble, où j'habite. J'ai utilisé un Intercités Bordeaux-Montpellier-(Marseille), un TGV Montpellier-Valence TGV-(Paris), enfin un TER Valence TGV-Grenoble-(Annecy). Départ à 14h34, arrivée à 23h30. Prix : 52,30 € en 1ère (carte Senior + et billet Prems).

Rien à signaler dans l'Intercités, juste la routine : vitres très sales, paysage à peine visible, pas d'eau dans les toilettes. Mais un contrôleur aimable. Arrivé à Montpellier-Sud de France, il m'a fallu exactement 1h quai à quai (j'ai chronométré) pour passer de la gare nouvelle à la gare centrale Saint-Roch.

Dans la gare TGV, aucune indication du point de départ du bus rejoignant le tramway donnant accès Saint-Roch. Ce bus étant complet quand je suis arrivé, j'ai dû attendre le suivant : l'embarquement est très lent ; le matériel, de trop faible capacité, ne convient pas aux voyageurs munis de valises, il faudrait un bus de type aéroport ; le tracé du tramway est très tortueux et inadapté à une liaison rapide entre les deux gares ; la signalétique de la gare Saint-Roch est confuse : pas facile de trouver la voie A quand on est au 1er étage... Encore 25 min d'attente du TGV une fois arrivé sur le quai, 45 min d'attente du TER à Valence TGV. Je suis arrivé à 0h30 chez moi, ayant encore attendu le tramway pendant 25 min.

Enfin je n'ai pas compris pourquoi l'Intercités Bordeaux-Marseille (mal rempli, mais à réservation obligatoire) dessert la gare Sud de France au lieu d'emprunter la ligne classique entre Montpellier et Nîmes, où il pourrait marquer un arrêt et attirer des voyageurs. La perte de temps subie par les voyageurs se rendant à Marseille ne serait pas catastrophique et serait compensée par le gain de temps de ceux qui descendent à Montpellier.

Jean Sivardière ■

« Explications » reçues de la SNCF

« Le contournement Nîmes-Montpellier est la première LGV mixte. Il permet d'une part de désaturer la ligne classique, au bénéfice du trafic TER, d'autre part d'offrir aux voyageurs un gain de temps intéressant (près de 30 min entre la France et l'Espagne).

L'offre Intercités a été adaptée pour permettre aux voyageurs de bénéficier de ce temps de parcours amélioré tout en desservant la nouvelle gare de Montpellier Sud de France : 4 Intercités, sur les 12 circulant quotidiennement entre Bordeaux et Marseille, s'y arrêtent ».

Gares TGV de Béziers et Narbonne : arrêtons de délirer !

Le Projet d'Intérêt Général (PIG) de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan présenté par l'Etat inclut toujours la gare nouvelle excentrée à l'est de Béziers près de l'A75 (alors que la Région n'en veut pas).

Il ne prévoit pas la mixité de la ligne nouvelle au-delà de Béziers et il inclut une gare nouvelle à Narbonne ouest. Par contre la gare TGV envisagée à Rivesaltes est abandonnée.

Avant d'être un faire-valoir de projet urbain ou culturel, une gare TGV est d'abord un équipement ferroviaire, qui doit s'intégrer à une logique ferroviaire. Qui oserait proposer pour la route ce qu'on ose pour le rail : une gare routière sur un grand axe non raccordée au reste du réseau et qui nécessiterait l'utilisation d'un autre mode de transport pour rejoindre le reste du réseau routier ?

Il serait urgent de remettre les questions dans le bon ordre : où sont les nœuds ferroviaires importants ? Comment en faire des pôles intermodaux et comment relier efficacement ces pôles intermodaux aux lieux

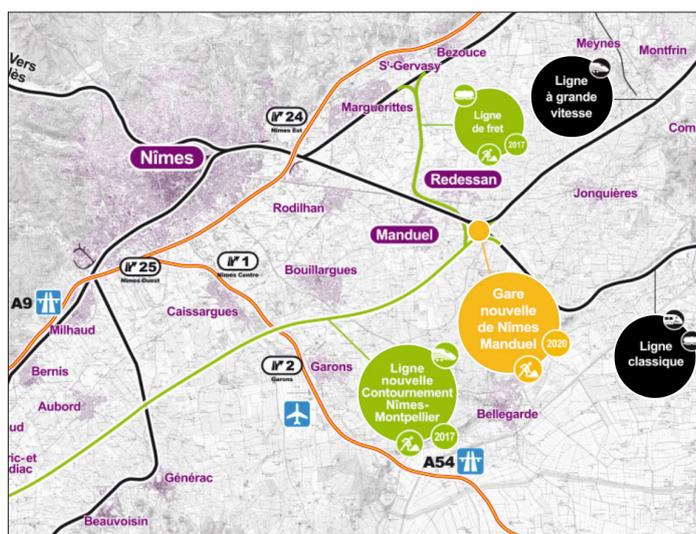
de vie, d'activité, de vacances et de loisirs et aux espaces culturels ? Et si gare nouvelle il doit y avoir, où est le meilleur emplacement pour conserver la cohérence du système ferroviaire, condition de son efficacité et de son attractivité ?

Le projet de gare nouvelle de Narbonne pose problème lui aussi : il s'agirait d'une gare-pont, sous lequel passerait la ligne classique, mais qui ne permettrait pas la mixité, et son positionnement, trop au sud par rapport à l'axe Béziers-Toulouse, serait tel que les trains Montpellier-Toulouse devraient, pour desservir la gare, effectuer une manœuvre de rebroussement.

Notre association a toujours dénoncé cette aberration, mais SNCF Réseau a validé la demande des élus en balayant d'un revers de main l'objection de la difficulté d'exploitation et des pertes de temps. La question d'une gare nouvelle à Narbonne est à revoir, la présidente de la Région le demande également.

Louis Grandjacquet, président de TGV Sud Territoires-Environnement ■

La gare TGV de Nîmes-Mandel



bile », la rupture de charge allongeant le trajet d'une demi-heure et renchérissant son coût. Un BHNS est ouest desservira Feuchères, alors que la gare TGV ne sera desservie par aucune navette ferrée, mais seulement par une avenue et des parkings. Le report de TGV sur Manduel, à partir de 2020, est destiné à multiplier les dessertes de Sud de France, nécessaires au financement de son PPP..

Le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier (CNM) jouera pleinement son rôle sous condition impérative qu'il reçoive l'intégralité du fret et fluidifie la ligne classique, aujourd'hui bloquée au moindre incident, au profit des trains du quotidien, seul trafic en croissance. Les TGV, au trafic stable, ne seront rentables pendant longtemps que s'ils utilisent les gares centrales (Feuchères à Nîmes, Saint-Roch à Montpellier), non saturées, où la SNCF trouve l'essentiel de ses clients, où l'intermodalité prend tout son sens et où les accès ne sont pas seulement automobiles.

Comme à Montpellier, où des TGV sont reportés de Saint-Roch sur Sud de France, des TGV quitteront Feuchères uniquement pour rentabiliser une gare « tout automo-

Espérer des gares exurbanisées qu'elles suscitent un développement du territoire n'est qu'une illusion.

Evitons les gaspillages et consacrons plutôt les moyens existants au maillage efficace d'un réseau ferré dont la région Occitanie a le plus grand besoin et dont la refonte du Cévenol Clermont-Nîmes est un des bons exemples.

L'ASPIC, Association pour les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole, a déposé, comme FNE qui dénonce la construction de la gare en partie sur une zone Natura 2000, un recours auprès du tribunal administratif de Nîmes contre le projet de gare de Nîmes-Mandel : audience le 12 février.

André Bruston, président de l'ASPIC ■

Trains Intercités : une fois de plus, la Cour des comptes se trompe d'objectifs



La FNAUT a souvent critiqué les analyses de la Cour des comptes, qu'elles concernent le TER ou le TGV (FNAUT Infos 237) et ses positions qui, le plus souvent, reprennent fidèlement celles de la SNCF.

Dans son rapport annuel 2019, la Cour des comptes a demandé à l'Etat de se désengager de la gestion des 8 lignes Intercités qu'il a prévu de conserver après 2020, dans le cadre d'une convention de service public fixant la consistance de l'offre et le financement du déficit d'exploitation.

La Cour recommande un déconventionnement, c'est-à-dire une exploitation purement commerciale, non subventionnée (comme les lignes TGV), des 3 lignes de jour dites structurantes Paris-Toulouse/Clermont, Bordeaux-Marseille (qui assurent 75 % du trafic) et des 2 lignes de nuit Paris-Briançon, Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Cerbère, et un transfert aux Régions des autres lignes de jour Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye.

Une segmentation dangereuse

Les voyageurs ont besoin d'un réseau maillé et pérenne de lignes Intercités radiales et transversales, de jour et de nuit, complémentaires des lignes TGV et permettant des déplacements moins coûteux, et non d'un ensemble très réduit de lignes indépendantes. L'Etat doit donner une vision d'ensemble des services nationaux, comme le prévoient les lois ferroviaires de 2014 et 2017.

Le développement des relations TGV n'invalide pas la pertinence des trains de nuit. Le succès des trains de nuit exploités par les chemins de fer autrichiens (et du train de nuit Paris-Toulouse-Cerbère, bien fréquenté) prouve que ces trains peuvent être rentabilisés (FNAUT Infos 267).

Une analyse purement financière

La Cour des comptes présente une analyse purement financière des services Intercités, sans prendre en compte les attentes du public. Elle reconnaît les efforts d'investissement de l'Etat (voies, matériel roulant) mais admet comme une fatalité la faiblesse des moyens que l'Etat consacre aux Intercités et évacue les responsabilités de la SNCF :

- les infrastructures sont encore dans un état médiocre, et même très mauvais dans le cas de la ligne Nantes-Bordeaux, ce qui explique en partie la lenteur des trains et l'importance

des retards (15 % des trains des trains Intercités sont concernés) ;

- les coûts de production de la SNCF sont prohibitifs et continuent à augmenter bien plus vite que l'inflation ;

- ses méthodes d'exploitation sont gravement déficientes (horaires inadaptés, fréquences trop faibles sur Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux par rapport aux recommandations de la commission Duron, correspondances difficiles, tarifs trop élevés) ; le trafic observé reste très inférieur au trafic potentiel.

La politique malthusienne de SNCF Mobilités

La FNAUT constate que, lorsque la SNCF exploite librement, en « open access » comme c'est le cas pour le TGV, elle recherche des économies à court terme et supprime de manière accélérée les services les moins fréquentés pour concentrer son offre sur les lignes principales, sans tenir compte des besoins des voyageurs et des territoires.

A l'inverse de cette politique malthusienne qui est à rejeter, l'expérience montre qu'on peut augmenter les fréquences sans augmenter le déficit, comme cela a été fait en 2018 sur Paris-Mulhouse grâce à la Région Grand Est.

L'aménagement du territoire sans cesse oublié par la Cour

La loi a judicieusement confié à l'Etat la responsabilité des liaisons Intercités : les Régions ne sont manifestement pas l'échelon pertinent pour aménager le territoire *national*.

L'Etat doit donc impérativement conserver la maîtrise des trains Intercités pour assurer une équité entre les Régions, et développer leur exploitation dans le cadre de délégations de service public mixant des services rentables et non rentables.

En conclusion, la FNAUT demande que le gouvernement, qui a opportunément rejeté les recommandations de la Cour concernant les trains Intercités, fasse de l'aménagement du territoire une véritable priorité, accélère la rénovation du réseau classique et développe l'exploitation des trains Intercités en délégation de service public.

40 M€ pour rouler plus vite : un usage inacceptable de l'argent public en Isère

Le Département de l'Isère vient de lancer une concertation sur les aménagements de sécurité envisagés sur la RD 1075 entre le Col du Fau et Lus-la-Croix-Haute, au sud de Grenoble.

Certains aménagements, comme la reprise de carrefours pour améliorer la visibilité ne sont pas contestables : coût raisonnable, effet direct sur la sécurité.

Mais la sécurité routière a bon dos. Le parti-pris systématique de favoriser la vitesse est par contre inacceptable, car contre-productif : tout le monde sait - ou devrait savoir - que la vitesse est un facteur déclenchant ou aggravant de la mortalité routière.

Il est bien moins cher et souvent plus payant en termes de sécurité de restreindre la vitesse de façon calculée, notamment à proximité de hameaux ou d'intersections, comme le font les chicanes sur la RD 1091, autre axe « stratégique » et « touristique », entre Roche-taillée et Bourg d'Oisans.

Dans les aménagements proposés, les créneaux de dépassement se taillent la part du lion : parmi toutes les opérations, celles qui comportent des créneaux de dépassement totalisent 41,6 M€ sur les 57,9 M€ du projet. Les 11 créneaux de dépassement représentent l'essentiel de cette somme et constituent un investissement disproportionné pour une route qui n'accueille que 5000 à 7000 véhicules par jour en moyenne suivant les sections. Le gain de temps supposé ne peut qu'induire un trafic et une pollution supplémentaires, au détriment de la fluidité recherchée.

Pendant ce temps, la voie ferrée parallèle Grenoble-Veynes se dégrade au point que les ralentissements à 40 km/h se multiplient et que la menace d'une fermeture fin 2020 « pour raison de sécurité » se profile : les collectivités territoriales (Départements, Régions Auvergne-Rhône-Alpes et PACA) et l'Etat tergiversent pour financer les travaux nécessaires au maintien de la ligne ! Or les 40 M€ envisagés pour les créneaux de dépassement sur la RD 1075 constituent une part importante de la somme à réunir pour sauver la ligne.

Le Département doit maintenant privilégier, avec ses partenaires, le retour aux vitesses d'origine. Cette ligne répond aux objectifs mentionnés à propos de la RD 1075, elle a un vrai potentiel inexploité, qui surpasse nettement la route en matière de sécurité, surtout en période hivernale.

Le slogan « l'Isère se mobilise face à l'urgence climatique » (Isère Magazine) doit être suivi d'effets.

d'après un article de l'ADTC-Grenoble ■

Chronique du Lyon-Turin : une situation rocambolesque

Ligne ferroviaire transalpine (MD)

Une analyse sans intérêt

L'analyse coûts-bénéfices, commandée par Danilo Toninelli, ministre italien des Transports et membre du M5* hostile au projet, a conclu sans surprise à un « déficit abyssal » : nommée par le ministre, la commission était composée pour l'essentiel d'opposants au Lyon-Turin, le seul membre indépendant a refusé de signer le rapport.

Selon l'étude, pour que le projet Lyon-Turin soit rentable, le trafic voyageurs devrait être multiplié par 25, avec 4,6 millions de voyageurs en 2059. Les 2,7 millions de tonnes de fret devraient passer à 51,8 millions, une croissance jugée irréaliste.

Son coût serait finalement supérieur de 7 Md€ à ses bénéfices d'ici à 2059 (8 Md€ pour terminer la liaison, à peine 1 Md€ de bénéfices) et la commission recommande de l'abandonner : plus le tunnel serait utilisé, moins il serait rentable, car l'Etat italien perdrait des recettes (3 Md€ de péages autoroutiers et 1,6 Md€ de taxes sur les carburants routiers). Cette perte de recettes étant assimilée à un coût public alors que la pollution et les émissions de CO2 diminueraient, ce raisonnement d'une rare absurdité condamne tout investissement écologique !

C'est comme si la rentabilité d'un investissement sur le réseau ferré était calculée en tenant compte des pertes de recettes de l'Etat sur la TICPE suite au report d'une part du trafic routier sur le rail. Le rapport n'en a pas moins été approuvé par les environmentalistes italiens et français...

Comme le dit La Transalpine, « moins il y aura de camions et de voitures dans les Alpes, plus le déficit du Lyon-Turin augmentera : le raisonnement vaut son pesant de CO2 ».

Coup de théâtre !

Qualifiée « d'arnaque » par plusieurs universitaires italiens, l'étude souffrait à l'évidence de graves défauts méthodologiques : la commission n'a eu aucune vision internationale ; les bénéfices économiques de la liaison ont été ignorés, et les bénéfices environnementaux fortement minimisés.

Finalement, 15 jours après sa remise, le gouvernement italien a demandé à la commission de revoir son travail et - miracle - le déficit « abyssal » de 7 Md€ a été ramené à 2,5 Md€, toujours principalement en raison du manque à gagner de l'Etat italien sur les taxes de carburant et les péages autoroutiers. Et la commission a admis que l'abandon de la liaison coûterait 4 Md€ à l'Italie, si bien que le bilan financier de la poursuite du projet est devenu positif !!!

Confusion

Selon Etienne Blanc, vice-président du Conseil régional AURA, Bruxelles pourrait financer les voies d'accès au tunnel international à 40 % (comme le tunnel), voire même 50 %. L'information étant dans l'air mais non confirmée, le ministère français des Transports l'a démentie et a dénoncé la « confusion » introduite par la Région.

Pantomimes

Sergio Champarino, président de la Région Piémont, a demandé au gouvernement italien de prendre une décision rapide sur l'avenir du Lyon-Turin et « d'arrêter la pantomime ».

La Chambre des députés italiens a adopté, par 261 voix contre 136, une motion commune des groupes de la Ligue du nord, favorable au Lyon-Turin, et du mouvement 5 Etoiles, hostile au projet, qui demande « un réexamen complet du projet ». Il pourrait s'agir d'un vote symbolique destiné à rapprocher les deux partenaires du gouvernement avant les prochaines élections européennes.

Pendant ce temps, TELT, le maître d'ouvrage franco-italien du projet, rappelle que, si on bloque les appels d'offres préparés pour la poursuite du tunnel de base (2,3 Md€) et déjà gelés depuis 6 mois, Bruxelles affectera à d'autres chantiers européens sa contribution prévue de 300 M€.

Les élus français interviennent

Selon Michel Bouvard, vice-président du Conseil départemental de Savoie, si la ligne nouvelle d'accès au tunnel de base depuis Lyon n'était pas financée par la France, l'Italie pourrait exiger de la France une participation plus élevée que prévu au financement du tunnel (elle avait accepté de le financer plus que la France, les accès étant bien plus longs côté français que côté italien).

Gérard Collomb, maire de Lyon, et Beppe Sala, maire de Milan, se sont rencontrés. Ils ont souligné tous deux qu'« il s'agit de l'avenir économique et culturel de l'Europe » et ont rappelé la dimension écologique du projet.

Les élus de Chambéry, favorables au Lyon-Turin, ont demandé à l'Etat, qui ne veut pas financer la ligne nouvelle d'accès depuis Lyon au tunnel transfrontalier, de relancer le contournement autoroutier de Chambéry, un vieux projet concurrent du Lyon-Turin...

Une alliance contre nature

Les Amis de la Terre, une ONG soi-disant écologiste mais opposée au Lyon-Turin et à toute taxation des camions, et la Fédé-

ration Nationale des Transporteurs Routiers de fret (FNTR), qui redoute la réalisation du Lyon-Turin, ont appelé ensemble le gouvernement à mettre en place une offre de transport combiné, alternative à l'autoroute ferroviaire pour les camions qui transitent à travers les Alpes.

Ignorant tout des réalités ferroviaires, l'ONG et les transporteurs routiers de fret assurent qu'il suffit de mieux utiliser la ligne classique existante de Modane, compétitive par rapport à la route. C'est oublier que cette ligne classique est une ligne de montagne dont les coûts d'exploitation sont prohibitifs, et que sa capacité limitée ne permettra jamais de transférer un million de camions par an sur le rail (FNAUT Infos 271).

N'importe quoi...

Pour le ministre Danilo Toninelli, « le Lyon-Turin n'est qu'un trou inutile dans une montagne ». Et il ajoute sans rire : « l'analyse coûts-bénéfices (dans sa version initiale) est un élément précieux d'information ».

Quant à Manilo Di Stefano, secrétaire d'Etat membre du M5*, il estime que « les Italiens n'ont pas besoin d'envoyer de la mozzarella en France en gagnant 20 min mais d'avoir le TGV en Sicile ».

Unité européenne

Lors du deuxième forum économique France-Italie organisé à Versailles, le MEDEF et son homologue italien la Confindustria ont insisté sur la nécessité de jouer la carte de l'unité européenne dans le débat sur le Lyon-Turin (la France et l'Italie échangent plus de 80 Md€ de biens et de services par an) : « les querelles d'ego entre politiques ne nous intéressent pas, nous devons nous unir pour rivaliser avec nos vrais concurrents, qui ne sont pas en Europe mais en Chine et aux USA ».

Selon le président du MEDEF, mieux inspiré que lorsqu'il critique le versement transport des entreprises indispensable au fonctionnement des transports urbains : « grâce au tunnel sous la Manche, les échanges économiques et culturels entre la France et la Grande-Bretagne ont été démultipliés, 25% des marchandises importées de Grande-Bretagne passent par le tunnel. Si les préoccupations concernent les dépenses publiques, je pense que nous devrions économiser sur les coûts de fonctionnement des Etats, mais pas sur l'investissement dans les infrastructures qui sont indispensables ».

Une telle distinction de bon sens entre la dette saine, contractée pour financer des investissements utiles, et la dette malsaine servant à financer de déficits de fonctionnement, était déjà énoncée dans le rapport Pébereau de 2005 sur la dette publique.

Sécurité routière

Pourquoi il faut maintenir la vitesse limite de 80 km/h

Une expérimentation du 80 km/h sur les routes secondaires est en cours depuis juillet 2018. Elle doit être poursuivie afin que des conclusions incontestables puissent en être tirées.

L'adoption courageuse du 80 km/h a déjà contribué à sauver 116 vies humaines sur les routes concernées (la mortalité sur les autres routes a au contraire un peu augmenté) et à éviter de nombreuses blessures graves. Les prévisions des experts du Conseil National de la Sécurité Routière sont confortées.

La destruction criminelle de 60 % des radars automatiques provoque une hausse de la vitesse moyenne et pourrait fausser les résultats de l'expérimentation : sans elle, 60 vies supplémentaires auraient pu être épargnées fin 2018 selon l'ONISR.

Or, lors d'un débat récent avec 600 maires, Emmanuel Macron a laissé entendre que la décision du Premier ministre pourrait être revue sur les routes les mieux aménagées, en l'adaptant « aux réalités des territoires ».

Le chef de l'Etat a ainsi contredit Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, et tous les experts qui ont démontré sur des bases scientifiques l'intérêt du 80 km/h.

Une « application différenciée » de la vitesse maximale serait une grave erreur : en Angleterre, les routes sont étroites et sinueuses, et la sécurité est nettement meilleure qu'en France ; selon Emmanuel Barbe, « c'est sur les plus belles routes qu'on se tue le plus ». Une étude menée en 2018 par l'Observatoire de la sécurité routière l'a confirmé : dans le Massif central, 63 % des tués sont relevés sur 9 % des routes.

Ramener la vitesse maximale autorisée à 90 km/h au cas par cas serait désastreux : 55 % des accidents mortels se produisent sur les routes secondaires, et 36 % sur les routes secondaires rectilignes, les plus fréquentées. Or c'est évidemment sur ces dernières que la vitesse limite serait évidemment relevée en priorité.

Confier aux élus départementaux la responsabilité des limitations de vitesse n'est pas acceptable : la sécurité routière exige une expertise qu'ils ne possèdent pas. L'arbitrage d'experts nationaux est indispensable.

Le réseau principal concentre l'essentiel du trafic et l'impression de sécurité incite les automobilistes à rouler vite. Le 80 km/h doit donc être imposé sur l'ensemble du réseau secondaire : seules les mesures uniformes sont lisibles.

Quant aux « pertes de temps », elles sont marginales : quelques minutes à peine sur les trajets de proximité.

La sécurité routière, une science exacte

Nous reproduisons ci-dessous un article remarquable de l'éditorialiste Jean-François Péresse paru dans Les Echos.

« Le Premier ministre n'a pas tort de faire remarquer que ce seraient probablement 200 morts qui auraient été évités si la moitié des radars n'avaient pas été dégradés par la faute de criminels en puissance. Les études préalables à la décision d'abaisser la limitation de vitesse tablaient sur 300 à 400 vies sauvées par an. Et, n'en déplaise aux propagateurs de théories fumeuses, c'est ce qui se produit. Car la sécurité routière est, hélas ou heureusement, une science assez exacte, une science qui contredit l'intuition et l'expérience.

Jusqu'au sommet de l'Etat, certains - Emmanuel Macron lui-même, dit-on - trouveraient judicieux de laisser aux départements le pouvoir de remonter la limitation à 90 km/h sur ces 10 % de routes où chacun pense qu'il peut rouler vite. Eh bien, justement, c'est sur ces routes, où l'on se sent en sécurité, que se produisent 36 % des accidents mortels. Mieux vaut se fier à la réalité qu'à son imaginaire. C'est toute la difficulté du discours sur la nécessité de renforcer la sécurité collective sur les routes, au détriment de la liberté individuelle.

Notre expérience n'est pas la réalité. La plupart d'entre nous conduisent prudemment, et pensent que la vitesse n'est pas « le » problème principal, que « le » problème est dans l'alcoolémie ou l'inattention. Mais les chiffres montrent que, hors agglomération, la vitesse est bien le facteur principal de plus d'un accident sur trois ».

Un député irresponsable

Le député LR de l'Oise Olivier Dassault a déposé une proposition de loi, cosignée par 16 de ses collègues, visant à expérimenter la vitesse de 150 km/h sur les tronçons d'autoroutes d'au moins 3 voies, et à annuler le retrait de points de permis en cas de dépassement inférieur à 20 km/h sur les autres.

Il ose affirmer : « un assouplissement des limitations aurait pour effet de diminuer l'accidentalité ; à 150 km/h, on est plus vigilant, les risques de somnolence s'amenuisent ». Selon cet inconditionnel de la voiture, hostile aux hausses des taxes et au 80 km/h, « les automobilistes sont écœurés de cette chasse constante à la contravention, de cette manière d'être pris pour des tiroirs-caisses, de cette réglementation moralisatrice qui les déresponsabilise ».

Quand, en 1974, la vitesse sur autoroute a été relevée de 120 à 130 km/h sur les autoroutes à la demande du président Pompidou, l'accidentalité s'est immédiatement aggravée.

Brèves

Incompréhensible

La Loi d'Orientation des Mobilités liste les projets d'infrastructures retenus par l'Etat. France Nature Environnement (FNE) considère certains d'entre eux comme de « grands projets inutiles » : mais peut-on mettre dans le même sac le Lyon-Turin qui pourrait absorber un million de camions par an, et le GCO de Strasbourg (FNAUT Infos 271) ?

Actes du 21^e congrès de la FNAUT

Le document peut être demandé au siège de la FNAUT (chèque de 5 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

Dernière minute : enfin des initiatives sérieuses

- Le gouvernement étudie la possibilité de limiter la vitesse automobile en marche arrière à 80 km/h.
- Afin d'améliorer la sécurité routière, la chasse sera prochainement interdite sur l'ensemble du territoire à moins de 500 m des routes carrossables du 23 septembre au 28 février : récemment, un chasseur, croyant voir un dangereux sanglier, a tiré sur une voiture dans laquelle se trouvaient une famille avec trois jeunes enfants.
- Suite à la suppression des contrôleurs, la SNCF va embaucher d'anciennes hôtesses de l'air pour accueillir les voyageurs du TGV. Elle espère ainsi mieux attirer la clientèle aérienne.
- Elle va par ailleurs rebaptiser les grandes gares parisiennes : la gare du Nord deviendra la gare Jacques Brel, suivant la remarquable suggestion de Christophe Girard, adjoint de la maire de Paris chargé de la culture ; la gare de l'Est s'appellera gare Maréchal Joffre ; la gare de Lyon, gare Méditerranée-Charles Trénet ; la gare de Bercy, gare Henri Vincenot ; la gare d'Austerlitz, gare des volcans éteints ; la gare Montparnasse, gare Jacques Tati ou Nicolas Hulot ; la gare Saint-Lazare, gare Guy de Maupassant ou Eugène Boudin.
- Enfin la SNCF va vendre plusieurs petites lignes afin de dégager les capitaux qui lui permettront d'acheter, sans augmenter son endettement, une centaine de rames TGV nouvelle génération à hydrogène décarboné.

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°273
 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, Etranger : 50 €
 Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
 tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
 e-mail : contact@fnaut.fr
 Internet : https://www.fnaut.fr