

Un service essentiel

Le transport public conventionné de proximité - urbain, routier et ferroviaire - est un service de première nécessité.

En France, trois taux principaux de TVA sont applicables à l'achat de biens et de services : 5,5 %, 10 %, et 20 %. Le taux de 5,5 % s'applique en principe aux produits de première nécessité (alimentation, gaz, électricité). Mais le transport public est taxé à 10 %. Pourquoi le taux réduit de 5,5 % ne lui est-il pas appliqué alors qu'il l'est aux économies d'énergie (isolation thermique) et aux spectacles ?

Une baisse du taux de TVA permettrait aux autorités organisatrices de dégager des ressources pour développer l'offre de transport public en maintenant le tarif actuel pour la majorité des usagers. Son coût pour l'État serait supportable : environ 300 M€/an.

Elle encouragerait l'utilisation des transports publics de la vie quotidienne et répondrait aux demandes des victimes de la dépendance automobile.

Par ailleurs, les transports publics sont jugés trop coûteux par les usagers captifs (en particulier pour les déplacements occasionnels par TER). Une baisse du taux de TVA donnerait aussi aux autorités organisatrices des moyens supplémentaires pour généraliser la tarification solidaire (et l'homogénéiser entre collectivités locales et Régions), et améliorer ainsi le pouvoir d'achat des ménages les plus démunis.

Le taux de TVA sur le transport public varie de 3 % à moins de 10 % dans dix pays européens : Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède... Il est même de 0 % au Danemark, en Irlande et au Royaume-Uni.

Une diminution du taux de TVA sur les produits de première nécessité a été envisagée récemment par plusieurs membres du gouvernement : la FNAUT demande que cette possibilité s'applique en priorité au transport public pour limiter la dépendance automobile et faciliter les déplacements de tous.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Sommaire

Les contributions de la FNAUT au Grand Débat National	2-5
Hyperloop et autres innovations	6
Forum	7
Tarif des billets à bord des trains	8
Droit du transport ferroviaire	9
Expertise sur les cars Macron	10
La chronique du Lyon-Turin	11

La contribution de la FNAUT au Grand Débat National

Lors d'une conférence de presse donnée le 8 mars 2019, la FNAUT a présenté sa contribution au Grand Débat National sur les questions liées à la mobilité. Tout en reconnaissant les bonnes intentions officielles concernant l'environnement et les avancées du « Pacte ferroviaire », elle s'est inquiétée de l'ampleur des investissements routiers décidés par le gouvernement et, plus généralement, du renforcement dangereux de la dépendance automobile. Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), en cours de discussion au Parlement, n'apporte pas de correctif à l'inéquité des conditions de concurrence entre les différents modes de transport, à l'insuffisance des investissements dans les transports urbains et ferroviaires, et à la dégradation inacceptable des services ferroviaires.

Saupoudrages

Ancien ministre des Transports et ancien maire de Dunkerque, où il a laissé les transports collectifs dans un état lamentable, Michel Delebarre a été chargé par le gouvernement Valls d'une mission de réflexion sur le « désenclavement » du Limousin suite à l'abandon du projet de LGV Poitiers-Limoges.

Son rapport a proposé une modernisation ambitieuse de la ligne classique Poitiers-Limoges pour y faire circuler des TER et des TGV Paris-Poitiers, celle de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et la renaissance du TGV Brive-Lille « pour ouvrir une porte sur l'Europe du nord ». Mais le rapport avance aussi des propositions concurrentes du rail : le renforcement des liaisons aériennes (très déficitaires) Paris-Limoges et Paris-Brive, et l'accélération de la modernisation de la RN 147 Poitiers-Limoges « en complément de l'optimisation de la desserte ferrée » et « dans l'attente de la mise en œuvre des investissements ferrés ».

Que ce saupoudrage soit coûteux et inefficace, que les projets recommandés ne relèvent d'aucune vision écologique cohérente, peu importe : l'important est de ne pas choisir, de ne fâcher personne.

On retrouve la même philosophie dans le rapport commandé par l'actuel gouvernement à Francis Rol-Tanguy, ancien directeur de cabinet de Jean-Claude Gayssot, suite à l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Objectif : définir « un projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest ».

Encore une accumulation de projets contradictoires : créer une 3ème ligne Massy-Valenton et une gare TGV à Orly, moderniser la gare d'Angers et la signalisation sur Redon-Savenay, mais aussi rendre plus attractifs les aéroports de Rennes et de Bretagne, passer la RN 162 Angers-Mayenne à 2x2 voies, aménager le boulevard périphérique de Nantes. Surtout ne pas choisir : des projets routiers inutiles pour demain, et des projets ferrés pour plus tard.

Jean Sivardière ■

Un renforcement dangereux de la dépendance automobile

(pixabay)

En 2017, dans la continuité des orientations de la France décidées lors de la COP 21, Emmanuel Macron avait pris des engagements précis concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports : un alignement du prix du carburant diesel sur celui de l'essence ; une réorientation de l'investissement vers les transports de la vie quotidienne ; enfin une perspective d'évolution de la taxe carbone sur la durée du quinquennat permettant de financer l'ensemble des infrastructures nécessaires.

Tout en déplorant un manque d'ambition en matière d'investissement hors région parisienne, la FNAUT avait approuvé ces nouvelles orientations.

Où en est-on deux ans plus tard ? La FNAUT a fait le point lors de sa conférence de presse du 8 mars dernier.

Les assises de la mobilité

Lors de ces assises, organisées au dernier trimestre 2017, les thèmes relatifs à la mobilité ont été segmentés par modes (FNAUT Infos 262) : ce saucissonnage n'a pas permis de déboucher sur une vision politique d'ensemble. Les assises n'ont permis de clarifier ni les normes de pollution routière, ni les responsabilités des constructeurs automobiles. Elles se sont focalisées sur les « nouvelles mobilités » et les nouvelles technologies, elles ont privilégié les encouragements à la voiture dite propre plutôt qu'à la mobilité propre.

Les crédits nécessaires pour favoriser le report des trafics sur les modes respectueux de l'environnement ont été manifestement sous-estimés.

Les concessions aux gilets jaunes

Fin 2018, le gouvernement a cédé aux pressions des gilets jaunes sur de nombreux aspects de la politique des transports, et pris une série de décisions très favorables à l'usage de la voiture, en particulier pour les déplacements domicile-travail (FNAUT Infos 270) :

- annulation de la hausse prévue des taxes sur les carburants automobiles (au moment même où le prix du pétrole brut baissait fortement...);
- report de la réforme du contrôle technique des voitures ;
- renforcement des avantages du barème fiscal kilométrique ;
- retrait de l'article du projet de LOM relatif au péage urbain, un outil pourtant essentiel de maîtrise de la circulation automobile urbaine (voir page 5).

Les efforts récents pour contenir la hausse des péages autoroutiers – un signal fort donné aux automobilistes, dans la continuité des orientations des gouvernements précédents – confirment la priorité donnée à la voiture au détriment des transports publics.

Au total, malgré la volonté d'organiser sa gouvernance sur tous les territoires, on constate un recul important dans la gestion collective de la mobilité, construite pas à pas depuis la LOTI de 1982, qui laisse le transport urbain et ferroviaire, métropolitain et régional, sans perspectives et sous la menace d'une récession faute de financements : le report modal est oublié. On attend encore le 4^e appel à projets de TCSP et de RER métropolitains (à l'image des réseaux allemands de S-Bahn, FNAUT Infos 262) pour les villes de province. Bien d'autres décisions (à l'exception du plan vélo) ont favorisé les modes de transport les plus agressifs pour l'environnement :

- renforcement des crédits routiers ;
- abandon de la redevance poids lourds, même sous la forme édulcorée d'une vignette forfaitaire ;
- désenclavement des villes moyennes en commençant par l'avion et la route ; aides financières aux aéroports ; refus catégorique de toute taxation du kérosène.

Une évolution climatique inquiétante

Pendant ce temps, le danger du réchauffement climatique se précise et n'atteint pas que les îles lointaines du Pacifique : la France est impliquée.

Selon le ministère de la Transition écologique et solidaire, la hausse du niveau de la mer pourrait atteindre 1 mètre d'ici 2100 : la moitié de la Camargue serait alors submergée ; 19 800 km de routes et 2 000 km de voies ferrées seraient régulièrement inondés.

Le littoral aquitain serait concerné lui aussi : une étude récente conclut à « un retrait de la côte de 2,5 mètres par an, alors qu'en 2011, on évoquait de 1 à 3 mètres. Soit une érosion de 20 et 50 mètres respectivement aux horizons 2025 et 2050, sans même évoquer de nouvelles tempêtes dévastatrices ».

Malgré ces perspectives inquiétantes, les émissions françaises de gaz à effet de serre augmentent régulièrement.

En Allemagne, le fret ferroviaire représente plus de 23 % des transports de marchandises, en Finlande, c'est plus de 27 %, 38 % en Suède, 40 % en Suisse, 42 % en Autriche et même jusqu'à 60 % en Lettonie. En France, 10 % seulement...

La dépendance automobile

Paradoxalement, alors que le mouvement des gilets jaunes a été déclenché par la dépendance automobile, cette dépendance a été accentuée par les réponses apportées à ce mouvement par le gouvernement et par la fermeture progressive des petites lignes ferroviaires, qui provoque le retour d'environ 40 % des voyageurs à la voiture (FNAUT Infos 271).

Pourtant cette dépendance n'est pas une fatalité : contrairement à une idée très répandue (FNE, Shift project, la Fabrique écologique, la ministre des Transports), il serait tout à fait possible de mettre en place, à un coût acceptable par la collectivité, des transports publics efficaces, y compris dans les zones périurbaines et rurales comme nous l'avons montré à partir d'exemples observés en Allemagne, en Suisse, en Italie du nord et en Autriche (FNAUT Infos 270).

Cette dépendance est dangereuse, elle fragilise notre système de mobilité. Les automobilistes ont reçu de l'État un message trompeur. Si le prix du pétrole repart à la hausse, ce que beaucoup d'experts estiment inéluctable en raison de l'épuisement progressif des gisements accessibles à un coût modéré, les automobilistes seront doublement piégés : l'État ne pourra, sauf à se ruiner, abaisser les taxes sur les carburants ; et aucune alternative à la voiture n'aura été mise en place.

La fiscalité écologique

Bien que l'opinion y soit défavorable, à l'exception des ONG environnementalistes, la FNAUT continue donc à défendre la fiscalité écologique, à la fois pour donner un bon signal aux usagers de la route et les inciter à modifier leurs comportements, et pour financer les investissements de transport collectif, l'extension des aménagements cyclables et la réduction de 10 % à 5,5 % du taux de la TVA sur les transports collectifs.

Contrairement aux idées reçues, ce sont les fluctuations du prix du pétrole et non les taxes qui sont la cause majeure (à 75 %) des variations récentes du prix des carburants automobiles (FNAUT Infos 270). Et leur prix réel est aujourd'hui moins élevé qu'en 1970 : si l'on tient compte de la diminution de la consommation des véhicules et surtout des réévaluations du SMIC, la même durée de travail permet aujourd'hui de parcourir une distance accrue de 57 % en diesel et de 171 % avec de l'essence.

L'enjeu fondamental n'est donc pas la hausse des taxes sur les carburants, mais bien le prix du pétrole, et par suite la dépendance automobile.

Les inéquités des conditions de la concurrence intermodale

Les expertises réalisées récemment à la demande de la FNAUT (Bruno Cordier, Jacques Pavaux) confirment l'existence de telles inéquités.

SNCF Mobilités doit verser des péages à SNCF Réseau pour pouvoir faire circuler ses trains de voyageurs et de fret. Mais ni les transporteurs routiers de fret, ni les autocaristes exploitant les cars Macron (FNAUT Infos 272), ni même les automobilistes ne doivent payer la maintenance des routes non concédées. Les automobilistes bénéficient de pénétrantes et de roclades urbaines gratuites. La sécurité routière est financée par l'Etat, la sécurité ferroviaire par la SNCF.

La dépense publique pour les cars Macron ayant été d'environ 24 M€ en 2016 pour un trafic de 6,2 M de voyageurs (FNAUT Infos 272), la dépense moyenne par voyageur était d'environ 3,9 € (le prix moyen du billet était de 13,5 €), alors que le bilan environnemental de ces services librement organisés (SLO) est négatif car ils concurrencent le train plus que la voiture.

Les transactions effectuées sur le site de covoiturage Blablacar ne sont pas taxées alors qu'il s'agit de transactions commerciales. Plus généralement (FNAUT Infos 261), le covoiturage longue distance a bénéficié d'environ 49 M€ de dépenses publiques en 2015 pour 14 M de passagers, soit une dépense de 3,5 € par passager, alors que ce type de covoiturage présente un bilan environnemental négatif (le covoiturage local a bénéficié d'une dépense publique de 154 M€, mais son bilan environnemental est positif).

De même (FNAUT Infos 273), le transport aérien intérieur bénéficie d'aides publiques annuelles d'environ 600 M€ (aides aux très nombreux aéroports déficitaires et aides directes aux compagnies aériennes, dont la non-taxation du kérosène). Le trafic intérieur ayant été de 25,6M de passagers en 2017 (FNAUT Infos 266), ces aides représentent une subvention moyenne d'environ 23 € par passager (sur les grandes lignes radiales, cette subvention n'est due qu'à la non taxation du kérosène, elle n'est que de 12 € environ).

Pour chaque mode, la transparence sur les subventions et les défiscalisations dont ils bénéficient doit être faite en procédant à une analyse comparative dont les résultats doivent être rendus publics.

Il n'est pas acceptable que seules les subventions accordées aux transports publics soient parfaitement documentées, alors que d'importantes aides fiscales sous forme de dégrèvement de taxes ou de subventions sont accordées aux modes concurrents.

Dégradation des services ferroviaires : L'Etat doit prendre ses responsabilités

La FNAUT s'est insurgée récemment contre la stratégie de la SNCF (voir l'édito de FNAUT Infos 273). Lors de son assemblée générale du 6 avril 2019, elle a approfondi son analyse des responsabilités du gouvernement dans les menaces graves qui pèsent sur l'avenir du secteur ferroviaire en France.

Une dégradation qui s'accroît

La politique commerciale de SNCF Mobilités est catastrophique :

- économies à court terme par suppression d'arrêts ou de points de vente avant mise en place de solutions alternatives ; il est de plus en plus difficile de se procurer un billet de train (page 8) ;

- réduction de l'offre sur les LGV comme sur les « petites » lignes ; les trains de nuit et les services auto/train ont quasiment disparu et ce sont maintenant des services TER, Intercités et TGV qui sont supprimés autoritairement par SNCF Mobilités ou transférés sur route, sous prétexte de rentabilité insuffisante (FNAUT Infos 272) ;

- tarifs compliqués et excessifs.

Pourquoi les modifications horaires envisagées ne sont-elles pas rendues publiques deux ans à l'avance, comme c'est le cas dans d'autres pays ?

Cette politique dégrade profondément le service public ferroviaire, accentue la dépendance automobile et compromet l'avenir du rail, ossature naturelle du système de transport à moyenne et longue distance.

Les erreurs stratégiques de SNCF Mobilités ne doivent cependant pas occulter les responsabilités de l'Etat.

Le pacte ferroviaire

La FNAUT ne critique pas systématiquement la politique ferroviaire du gouvernement. Elle a ainsi approuvé la loi du 27 juin 2018 dite « pacte ferroviaire », qui a été l'occasion d'avancées incontestables, en particulier (FNAUT Infos 266) :

- la réforme de la structuration interne de la SNCF ;

- la reprise partielle de la dette par l'Etat à partir de 2020 (35 Md€ sur 50) ;

- l'introduction prochaine de la concurrence régulée dans le secteur ferroviaire, c'est-à-dire la possibilité d'exploiter les services TER et TET en délégation de service public.

Les responsabilités de l'Etat

Les critiques émises par la FNAUT portent principalement sur 4 points.

1 - Le sous-investissement dans les infrastructures ferroviaires

Les financements prévus pour moderniser le réseau ferré classique ne sont pas à la hauteur des enjeux : ce réseau continue à vieillir, les ralentissements (sur plus de 5 000 km de lignes) et fermetures de lignes se multiplient.

Selon tous les experts, le déficit de financement est d'un milliard d'euros par an.

Quant aux grands projets ferroviaires (LGV pour les voyageurs, CFAL et accès au tunnel de base de la liaison Lyon-Turin pour le fret), ils ne sont toujours pas programmés : ils ont été renforcés par le Sénat (page 4), mais ce sont les députés qui auront le dernier mot.

2 - Une fiscalité spécifique anormale

Le gouvernement dit vouloir favoriser le transport public, mais pourquoi la TVA qui lui est appliquée est-elle au taux de 10 % et non 5,5 %, comme c'est le cas pour d'autres produits et services de première nécessité (page 1) ?

3 - Les conditions de concurrence entre modes de transport (voir encadré)

Les conditions de concurrence entre le rail et les autres modes de transport sont inéquitables, elles pénalisent le rail et entravent son développement : par suite, le trafic observé actuellement est très inférieur au trafic potentiel.

L'Etat subventionne, directement ou indirectement, les modes les plus nocifs pour l'environnement - route et avion - et pénalise les modes les plus vertueux.

4 - Le silence du gouvernement

Face à la dégradation de la commercialisation des services ferroviaires, à la régression de l'offre et à la politique malthusienne de SNCF Mobilités, le gouvernement ne réagit pas.

Pourquoi laisse-t-il SNCF Mobilités, véritable Etat dans l'Etat, mettre en œuvre une stratégie suicidaire, contraire aux intérêts des voyageurs et aux objectifs officiels - développement du trafic ferroviaire et aménagement rationnel du territoire - au lieu d'exiger que l'entreprise réduise en priorité ses coûts de production ?

Pourquoi les lois ferroviaires de 2014 et 2018 ne sont-elles pas respectées ?

Pourquoi l'Etat ne respecte-t-il pas ses engagements en matière de desserte des territoires par les TGV, en particulier sur l'axe Grand Est-Méditerranée ?

Pourquoi le schéma national des services ferroviaires, annoncé depuis 4 ans, n'a-t-il toujours pas été élaboré et soumis au Parlement ?

Il est urgent que le gouvernement renforce le financement des infrastructures ferroviaires, corrige les conditions de concurrence entre modes de transport, et impose à SNCF Mobilités un changement drastique de stratégie, conforme aux besoins des voyageurs et des territoires : c'est l'avenir du transport ferroviaire qui est en jeu.

Jean Lenoir ■

La LOM du Sénat à l'Assemblée Nationale

Climat et action publique

Face aux dangers du réchauffement climatique, on peut s'interroger sur la stratégie de l'Etat.

Un pas en avant au Sénat

Le Sénat a rétabli les contrats opérationnels de mobilité qui permettent de mieux coordonner les politiques des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) et les services de mobilité. Ceci répond à la demande de la FNAUT de coordination entre les Régions, entre l'État - Autorité Organisatrice et les AOM régionales. Ceci doit permettre aussi la coordination des modes sous l'autorité de la Région, et en particulier des nouvelles mobilités.

Le Sénat s'est montré plus ambitieux sur les projets d'infrastructure et leur financement. Il a voté l'affectation intégrale chaque année à l'AFITF du produit de la hausse de la TICPE à hauteur de 1,2 Md€, soulignant que cela ne suffit pas à atteindre le niveau fixé par la loi. Il a réintroduit dans les priorités l'achèvement de la LGV Rhin-Rhône et la réalisation des voies d'accès au tunnel Lyon-Turin. Il a rétabli le COI (comité d'orientation des infrastructures).

Le Sénat a adopté la possibilité pour une collectivité d'instaurer un VT (versement transport) en zone rurale au taux de 0,3 % (contre l'avis du gouvernement), même en l'absence de services réguliers, permettant de développer des offres de mobilité.

Il a introduit la possibilité pour les Régions de reprendre la gestion de certaines petites lignes ferroviaires.

Il a encouragé le développement de la politique du vélo (parkings obligatoires sécurisés, marquage, emport par les autocars, formation, schéma d'infrastructures vélos).

Il a facilité l'ouverture des données, laissant aux AOM la possibilité d'obliger l'utilisateur à s'acquitter d'une compensation financière.

Il a favorisé le cumul entre la prime de transport employeur et le forfait mobilité durable, permettant une vraie complémentarité entre transport public et nouvelles mobilités pour les déplacements domicile-travail.

Il a tiré les leçons du conflit SNCF de 2018 sur le non-respect de la loi (un délai de 24h pour la publication du plan de transport) et porté de 48 à 72h le délai de déclaration des grévistes. La FNAUT souhaite que le délai de déclaration de fin de grève soit identique pour fiabiliser les plans de transport.

Deux pas de plus à l'Assemblée Nationale ?

La FNAUT appelle les députés à faire deux pas de plus en avant :

- pour financer le scénario 3 du COI ;
- pour faire émerger, par un 4ème appel à projets de TCSP de 750 M€, les projets

communs aux métropoles et aux Régions (étoiles ferroviaires, métros, tramways, BHNS) ;

- pour couvrir le Md€ qui manque au contrat de SNCF Réseau ;

- pour exiger que les deux Assemblées votent le schéma des lignes d'aménagement du territoire (Intercités et TGV sans correspondances) ;

- pour encadrer davantage le free floating en maintenant la compétence au niveau de l'AO et non de la commune et en introduisant une contrainte d'inscription dans les schémas de mobilité et d'obligation de service public (desserte tardive, bouts de ligne...).

- pour rééquilibrer le texte au profit du report modal vers les transports publics.

La loi comporte beaucoup de dispositions et de financements favorables à la voiture (dispositions pour les bornes électriques, pour le covoiturage, desserte routière des villes moyennes, possibilités de circulation dans les couloirs réservés...).

Si ces dispositions ne sont pas illégitimes, elles méritent d'être rééquilibrées par autant de dispositions favorables au développement des transports publics (Intercités, trains de nuit, taxation de la route...).

La FNAUT attend des députés qu'ils rétablissent une véritable équité entre les différents modes de déplacement, en comparant leurs coûts réels pour la collectivité et leur impact sur l'environnement. Une fiscalité environnementale tenant compte des vrais coûts de l'accidentologie, des nuisances, de la congestion, et respectant les engagements de la France dans le cadre de la COP 21 doit être instituée. Celle-ci devrait égaliser les taxes énergétiques (kérosène) et imposer une redevance d'usage des routes non concédées.

La FNAUT propose de ramener le taux de TVA de 10 % à 5,5 % pour améliorer le pouvoir d'achat des usagers et encourager le report modal.

Elle réclame qu'à l'instar des comités de lignes TER prévus dans le pacte ferroviaire, les droits des voyageurs soient étendus aux Intercités et aux TGV.

Elle souhaite que les moyens financiers permettant aux associations agréées d'usagers d'élaborer leurs argumentaires, de maintenir leurs compétences et d'assurer leur présence aux comités de lignes et comités des partenaires, leur soient alloués par la loi, soit 1/10 000^e de la masse salariale des délégations de service public, comme prévu dans le texte initial de la loi.

Enfin la FNAUT est défavorable à un relèvement de la vitesse maximale autorisée sur les routes où elle est limitée actuellement à 80 km/h.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Le jargon français pédant des hauts fonctionnaires et des « experts » (il n'est question que d'écosystèmes de mobilité connectée, de French mobility, de Mobility as a Service et de Zero emission), une accumulation d'instances aux sigles énigmatiques et des procédures compliquées masquent mal le flou des objectifs poursuivis et l'absence de décisions efficaces.

Fin 2018, le ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) et l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC) ont lancé le deuxième Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC2), basé sur deux piliers :

- l'**adaptation** au changement climatique (il s'agit de limiter les dégâts humains et économiques) ;

- et son **atténuation**, basée sur la nouvelle Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et la nouvelle Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) révisée selon la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) après avis du Conseil supérieur de l'énergie (CSE), du Conseil national de la transition écologique (CNTE), du Comité d'experts pour la transition énergétique (CETE) et de l'Autorité environnementale (AE).

Mais le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) critique le blocage de la contribution climat énergie (CCE). Il réclame le Plan de Programmation de l'Emploi et des Compétences (PPEC) prévu par la LTECV et un débat de la CNDP sur les projets de PPE et de SNBC.

Le PNACC2 a, paraît-il, mobilisé pendant deux ans 300 représentants de la société civile, experts, hauts fonctionnaires et élus. Le secteur des transports est l'un des plus gros émetteurs de gaz à effet de serre, mais la FNAUT n'a jamais été invitée à participer à cette « large concertation ».

Manifestement, le risque climatique n'est pas pris au sérieux. La Loi d'Orientation des Mobilités, malgré certaines dispositions intéressantes, en fournit un exemple révélateur : c'est une accumulation de mesures techniques, mais l'essentiel - le report modal - est ignoré.

L'Europe pourrait pourtant connaître à moyen terme la même situation que l'Australie. En mars 2019, un pic de chaleur impressionnant y a été enregistré pour le 4^e mois consécutif (la température moyenne a été supérieure de 2,13° à sa valeur habituelle). En janvier, le mois le plus chaud jamais répertorié en Australie, la température moyenne a été supérieure à 30°.

Jean Sivardière ■



Péage urbain : pourquoi attendre ?

L'article 22 ter de la LOM concernant le péage urbain a finalement été retiré sous la pression des gilets jaunes (FNAUT Infos 270). La FNAUT réaffirme cependant que le péage urbain reste un outil indispensable (voir aussi FNAUT Infos 256 et 268).

1. L'introduction du péage urbain est, aujourd'hui, la solution la plus efficace.

C'est quasiment la seule démarche susceptible de provoquer une forte diminution du trafic routier en milieu urbain par report sur les modes respectueux de l'environnement.

D'autres techniques apparues récemment sont utiles mais ne peuvent avoir qu'un impact limité et très progressif.

- L'impact potentiel du covoiturage est faible : domaine de pertinence limité (au mieux 7 à 8 % des déplacements domicile-travail), capacité limitée, pas d'obligation de service public.

- Il en est de même du télétravail, qui ne peut concerner qu'une minorité de travailleurs, et de l'écrêtage des heures de pointe, qui ne joue que sur la congestion (voirie, transport collectif) aux heures de pointe (on peut ainsi éviter des investissements de capacité).

Les fausses bonnes idées abondent, il n'y a pas que la gratuité des transports.

- Une offre de voiture en libre service (Autolib) n'incite pas les citoyens à se démotoriser, elle les pousse au contraire à se déplacer en voiture.

- La voiture électrique, en l'état actuel de la technologie, ne fait que déplacer la pollution ; son bilan carbone est controversé. Elle encombre autant que la voiture thermique, sa généralisation ne réduirait pas la congestion.

Enfin lutter contre l'étalement urbain est nécessaire mais très difficile et ne peut avoir que des effets à long terme.

2. Le péage urbain a fait la preuve de son efficacité très rapide.

A Londres et à Stockholm, les bouchons et les nuisances ont immédiatement diminué de 15 à 20 % dans la zone soumise à péage et sur ses itinéraires d'accès ; l'usage des transports collectifs et du vélo a augmenté. Les résultats sont encore plus nets à Rome : en 10 ans, le trafic quotidien a diminué de 40 000 véhicules, soit une baisse de 35 %, et la pollution de l'air a reculé de 30 %.

Le péage urbain vient d'être adopté à New-York, c'est une première aux USA.

3. Or une réduction très rapide du trafic routier urbain est urgente.

La congestion et pollution de l'air s'aggravent, le réchauffement climatique prend des proportions inquiétantes. Et il faut vite dégager une ressource nouvelle pour augmenter la capacité des transports collectifs, souvent saturés, car si le prix du pétrole augmente fortement, ce qui est plausible, il y aura un afflux de clientèle qu'il sera, sinon, impossible d'absorber.

4. Le péage urbain doit être précédé d'un effort notable de pédagogie.

Faute d'une information objective sur ses avantages, le péage urbain est impopulaire comme toutes les mesures efficaces permettant de maîtriser l'automobile : gadget inefficace, retour à l'octroi, atteinte à la liberté individuelle... Si le péage urbain suscite tant de réticences en France, c'est d'abord parce qu'il est mal connu. C'était aussi le cas du tramway dans les années 1970...

Le péage urbain se heurte à plusieurs objections : il interdit l'accès à la ville, c'est un racket, il crée une fracture entre la ville et la zone périurbaine, il est inéquitable socialement.

5. Le péage urbain n'interdit pas l'entrée en ville.

L'accès libre à la ville reste possible aux piétons, aux cyclistes, aux usagers des transports collectifs. Le péage a seulement pour but de décourager l'automobiliste de pénétrer en ville au volant de son véhicule dans la journée les jours ouvrables.

6. Le péage urbain n'est pas un racket mais l'application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur.

Selon une note du Conseil Général du Développement Durable (FNAUT Infos 188), l'usage de la voiture en milieu urbain est « massivement subventionné » par la collectivité, qui prend en charge 88 % de ses coûts économiques, écologiques et sociaux (27 % seulement dans le cas des déplacements interurbains).

7. Le péage ne crée pas de coupure entre la ville et sa périphérie.

S'il habite en zone périurbaine, l'automobiliste peut se rabattre en voiture, en car, en vélo... sur une gare ou sur une station terminale de transport collectif munie d'un parking-relais, selon une pratique déjà très répandue, et ainsi n'utiliser sa voiture que sur une courte distance, donc faire des économies de carburant.

Par ailleurs, l'espace périurbain peut bénéficier de la relance des transports collectifs, en particulier de la réactivation des étoiles ferroviaires (FNAUT Infos 183 et pages 8-9). L'accessibilité à la ville est améliorée.

8. Le péage urbain n'est pas une sélection par l'argent, il permet au contraire de réduire les inégalités sociales.

Le péage urbain est socialement équitable. La réduction de la circulation et l'affectation du produit du péage au transport collectif et au vélo bénéficient en priorité aux ménages les plus modestes, non motorisés et qui doivent se contenter de logements bruyants situés le long des grandes artères urbaines. Ce sont ces ménages qui souffrent le plus de la pénurie de transport collectif et des nuisances de la circulation routière.

9. Le péage urbain n'est qu'une extension du stationnement payant.

C'est la circulation des voitures qui est alors tarifée, car elle contribue à la congestion des voiries et à la pollution de l'air, et émet des gaz à effet de serre.

Tout le monde admet aujourd'hui le bien-fondé du stationnement payant, sans lequel il serait strictement impossible d'accéder à la ville en voiture à cause des voitures ventouses.

Pourtant, son introduction progressive dans les villes françaises à partir de 1970 a provoqué un tollé. Un des arguments des opposants était alors... la sélection par l'argent.

L'introduction du péage urbain exige de la part des élus du courage politique. Mais, un jour prochain, le péage urbain semblera aussi naturel que le stationnement payant aujourd'hui.

Hyperloop et autres innovations

Selon *Le Parisien*, « un jour, peut-être, nous pourrions monter dans une capsule à Paris et prendre le soleil à Nice 40 min plus tard. Ou être propulsés à Amsterdam en 30 min ». Cet espoir est porté par le train supersonique Hyperloop (FNAUT Infos 259 et 267).

« C'est en Limousin qu'un prototype va être testé par la start-up canadienne Transpod présidée par Vincent Léonie, adjoint au maire de Limoges. Quatre fois plus rapide qu'un TGV, mais deux fois moins cher et plus fiable, Hyperloop fonctionne à l'énergie solaire et sans personnel ou presque. Un rêve de savant fou déjà sur les rails ».

Châteauroux Métropole soutient le projet Hyperloop Paris-Toulouse qui mettrait Châteauroux à 20 min de Paris.

Lyon - Saint-Etienne ou Marseille-Marignane ?

D'après Transpod, le coût de la ligne envisagée entre Lyon et Saint-Etienne pourrait être compris entre 20 et 40 millions de dollars du kilomètre, contre 20 M\$ pour la LGV Le Mans-Rennes. Comme *Le Progrès* croit utile de le préciser, une option souterraine est possible, mais nettement plus chère.

Le journal *La Provence* a présenté un nouveau projet de Transpod : « Ce n'est pas le 1er avril mais le 22 janvier que TransPod a dévoilé son projet fou de commercialiser, à l'horizon 2030, un nouveau système de transport capable de circuler à la vitesse phénoménale de 1 000 km/h. Et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, TransPod a fait savoir que l'une des liaisons sur lesquelles son véhicule pourrait donner la pleine mesure de ses capacités, est la distance de 20 km qui sépare la cité phocéenne (gare Saint-Charles) de son aéroport international. Selon nos calculs, le trajet serait effectué en 72 secondes. À peine le temps de s'asseoir sur son siège et de boucler sa ceinture, qu'il faudra déjà se relever... ». Renaud Muselier, président LR de la Région PACA, s'est dit intéressé par le projet.

A quand une ligne Hyperloop pour faire mieux que le CDG Express ?

Des critiques cinglantes

Pour l'universitaire **Yves Crozet**, « Hyperloop est au mieux une chimère, au pire une escroquerie ».

Pour **François Lacôte**, vice-président d'Alstom, l'un des pères du TGV à la SNCF : « Hyperloop est une formidable escroquerie technico-industrielle ».

On n'arrête pas le progrès

Le constructeur automobile chinois Geely veut concurrencer Elon Musk et son projet Hyperloop pour relier les villes d'un grand pays (et même les continents). Il a l'intention de faire circuler des trains à 1 000 km/h, puis jusqu'à 4 000 km/h « dans un futur un peu moins proche ». Le marché chinois serait le premier concerné.

Avion-taxi

Boeing a réussi le 22 janvier dernier le premier essai en vol de son prototype d'avion-taxi autonome. Équipé d'un système de propulsion électrique, le taxi volant est conçu pour voler de façon totalement autonome du décollage à l'atterrissage, avec une autonomie pouvant dépasser 80 kilomètres.

Tramway autonome

Produit par le géant chinois CRRC, l'ART (Autonomous Rail Rapid Transit) est un tramway sur pneus à guidage optique, autonome, à traction hybride. Ce qui, selon CRRC, permet de créer un réseau de transport urbain à des prix défiant toute concurrence. Ce nouveau véhicule « intelligent » est en phase de test à Harbin (nord-est de la Chine), où il affronte des températures de - 20 °C.

Infinitrain

Imaginé par des étudiants en 5^e année à HEI Lille et aux Arts et Métiers ParisTech, voici l'infinitrain. Demain, nos métros seront « circulaires », ils ne marqueront jamais d'arrêt. Comme il fonctionnera en permanence, à la vitesse de 20 km/h, une solution innovante a été inventée pour permettre les montées et descentes : quatre tapis roulants seront installés dans les stations, leur vitesse passant de 5 km/h, vitesse de marche, à 10 km/h, puis 15 km/h et enfin 20 km/h, vitesse du train.

Les étudiants ont obtenu le Grand Prix de l'ingénierie du futur consacrée aux mobilités de demain. Le jury a sans doute oublié que le tapis roulant accéléré de la gare Montparnasse a été un fiasco.

Le train plus rapide que l'avion

Retour au bon sens. Le comparateur berlinois de voyages GoEuro a listé une dizaine de liaisons européennes très fréquentées sur lesquelles le train est plus rapide que l'avion, les gains de temps variant de 1 h à 3 h 30.

L'Eurostar Londres-Paris fait gagner 3h24 par rapport à l'avion selon GoEuro, qui prend en compte le temps de trajet, mais aussi les pertes de temps aux abords des agglomérations et le temps passé aux différents contrôles de sécurité : un atout des gares ferroviaires est d'être situées dans les centres.

Outre le trajet Londres-Paris, de nombreuses autres liaisons européennes font gagner du temps en train : 2h39 sur Bruxelles-Paris, 1h28 sur Paris-Lyon ou Madrid-Valence, 1h26 sur Marseille-Lyon et Bologne-Rome.

GoEuro rappelle également que le train émet nettement moins de gaz à effet de serre que l'avion.

Sur certaines liaisons, l'avion se fait même dépasser par le bus. Amsterdam-Bruxelles (210 km), trois quarts d'heure gagnés ; Amsterdam-Dusseldorf, 20 minutes gagnées ; ou encore Bruxelles-Paris, 3h45 en bus, contre en tout 4h en prenant l'avion, selon GoEuro.

La technique avant l'utilisateur ?

En trois décennies d'ingénierie dans les transports publics, j'ai participé à deux premières mondiales - le premier grand métro sans agent d'accompagnement ni portes palières (ligne D de Lyon) et le premier tramway à plancher entièrement bas de Strasbourg. J'ai aussi participé à de nombreuses expertises sur les « nouveautés » présentées comme des panacées : aérotrain de Bertin, navettes sur coussin d'air de Barthalon, monorails urbains, télécabines, Maglev, système SK, tramway sur pneus de Bombardier, Satorail de Matra, Phileas d'Eindhoven...

Le rapport qualité globale/coût est souvent « oublié », on préfère s'extasier devant l'innovation !

Qu'on poursuive plutôt les recherches pour accroître le report modal sur les procédés existants les plus vertueux plutôt que pour se donner le « plaisir » de l'innovation. L'autorail à hydrogène n'a aucun caractère prioritaire !

Autre exemple récent : je participe actuellement à la promotion d'un tram-train Annecy/Faverge/Albertville pour contrer le projet de tunnel sous le Semnoz couplé à un pseudo BHNS en rive ouest du lac d'Annecy, mais cette démarche se heurte à un véritable « concours Lépine » d'alternatives : télécabines, navettes lacustres, Personal Rapid Transit routier ou ferré...

Edmond Luca, Lyon Métro Transport public

Forum

Plusieurs points d'arrêts des trains dans les zones rurales ne sont plus desservis par la SNCF en Normandie, et d'autres suppressions sont annoncées. Cette politique, systématique depuis 2010, pénalise de nombreux usagers intermodaux en les obligeant à allonger de 20 ou 40 km leur parcours initial ou terminal en voiture.

La SNCF ne crée jamais de nouveaux arrêts. Pourtant la surface urbanisée et donc les besoins de mobilité vers les grandes villes ne cessent d'augmenter.

**Véronique Wiesinger,
FNAUT Normandie ■**

Pour prouver que la ligne classique de Maurienne peut transporter davantage de fret, les opposants écologistes au projet Lyon-Turin ont inventé un argument « imparable » : on automatise bien le métro parisien, pourquoi ne moderniserait-on pas la ligne historique de Maurienne et le tunnel de Modane qui datent eux aussi du 19^{ème} siècle ? Ils oublient quelques détails :

- la ligne 1 du métro a été doublée par le RER A, qui permet à un plus grand nombre de voyageurs de traverser Paris beaucoup rapidement ;

- le tunnel de Modane a déjà été modernisé, ce qui a perturbé le trafic pendant plusieurs années ;

- une nouvelle modernisation de la ligne historique pour augmenter sa capacité et satisfaire aux nouvelles normes de sécurité nécessiterait de la fermer longtemps à tout trafic, ne modifierait pas son profil et ne réduirait donc pas ses coûts d'exploitation réhabilitatoires. Quant au coût de l'opération, les écologistes n'en disent mot.

Jérôme Rebourg, ACAC Chambéry ■

En introduisant la gratuité des transports urbains sur les petits réseaux et en n'assurant qu'un service médiocre, on renforce la fracture territoriale entre ces petites villes et les métropoles où les habitants peuvent disposer d'un niveau élevé de service et où les réseaux arrivent à grignoter peu à peu la part de marché de la voiture. En définitive, la gratuité est une démagogie qui cache le souci de ne rien faire qui puisse nuire au trafic automobile en ville.

Michel Quidort, président de la FEV ■

Alors qu'il commence à se développer en Italie, le fret ferroviaire à grande vitesse n'est plus à l'ordre du jour en France. Des trains de fret reliant Paris au sud-est ont roulé à 200 km/h, ils empruntaient en partie les LGV mais ont été supprimés pour des raisons obscures (coût trop élevé, tonnage limité, plages d'entretien des LGV...). La SNCF ne semble plus intéressée par le fret à

grande vitesse : les trains circulant à 140 et 160 km/h ont quasiment disparu. Le format de base, notamment en direction du sud-est, étant le train à 120 km/h. Le projet européen Eurocarex, qui visait à transporter du fret aérien, semble également ne plus être d'actualité. Les TGV postaux ont également disparu.

Luc Humbertjean, 75 Paris ■

Sur les transports collectifs en milieu rural, je ne doute pas que les exemples autrichien, allemand et suisse soient très intéressants, mais c'est alors tout l'aménagement du territoire qui doit être revu : les Allemands n'ont pas cédé aux sirènes des hypermarchés et, même dans la campagne, l'habitat en petit collectif est nettement plus présent que nos fameux pavillons « avec les quatre faces visibles » en France...

En milieu rural aussi, l'attachement à la voiture est irrationnel : de nombreuses personnes âgées (et des conducteurs qui ont perdu tous leurs points de permis) achètent des voitures « sans permis » au prix d'une voiture normale.

Thomas Lesay, 12100 Millau ■

J'ai observé les effets de la gratuité des transports à Aubagne: les véhicules sont remplis non pas d'anciens automobilistes, mais d'anciens piétons ou cyclistes. Les élèves du lycée sont à un arrêt de la gare : ils attendent tous le tramway pendant 10 min et y voyagent serrés comme des sardines plutôt que de marcher 400 m à pied, ce qui ne leur vient pas à l'idée, puisque c'est gratuit.

Jean-Michel Pascal, FNAUT PACA ■

Il y a quelques années, Jacques Chirac avait affirmé que tout le réseau ferré français devait être électrifié. Pourquoi ? A quel coût ? On ne l'a jamais su. La pérennité des réseaux TER est menacée et on transfère massivement des services ferroviaires sur autocar, 40 % des usagers reprennent alors la voiture, ce qui est évidemment contre-productif sur les plans énergétique et environnemental. Mais l'idée à la mode, c'est toujours l'électrification - par caténaires ou train à hydrogène !

En transport urbain, la mode est analogue : c'est le bus électrique. Alain Morcheoine, alors directeur des transports à l'ADEME, disait pourtant avec bon sens : « je préfère un bus qui fume à 50 voitures bien réglées ».

Jean Sivardière, FNAUT ■

Depuis 1970, environ 15 000 km de voies ferrées ont été abandonnés, essentiellement en milieu rural où la dépendance automobile est devenue totale. Les personnes sans permis de conduire,

les seniors, les scolaires et étudiants ont été ignorés. Quant au fret ferroviaire, il a disparu au profit du tout-camion.

Il est donc urgent de rétablir ces voies ferrées en dix ans, notamment dans le sud-ouest de la France qui est aujourd'hui pénalisé par sa dimension géographique et sa très faible densité de population, et qui a subi le démantèlement de son réseau ferré plus que toute autre région.

Des emprises ferroviaires sont restées dans le domaine public et peuvent permettre au rail de reprendre du trafic à la route : les investissements nécessaires seraient plus rentables que les multiples ronds-points routiers, il faut profiter de la faiblesse des taux d'emprunts à long terme.

Michel Hontang, 40 Poyanne ■

Un réseau maillé de transport collectif et des liaisons fréquentes permettraient de satisfaire une partie des habitants des zones où s'est développé l'étalement urbain. Mais il sera toujours difficile et coûteux de répondre à cette demande, qui nécessite aussi, pour être écolo-économique, de faciliter la marche et le vélo pour les trajets d'approche.

Il y a complémentarité à lutter contre la dispersion de l'habitat (par des mesures législatives, foncières, réglementaires...) et à renforcer les liaisons de transport collectif, et le rail d'abord, mieux à même de desservir les pôles urbains et les bourgs. La FNAUT a intérêt à réclamer l'un et l'autre, tout en se concentrant sur son objectif social, le développement du transport collectif.

L'étalement urbain est une des grandes causes de l'émergence de la contestation actuelle. Les Pays-Bas, qui certes disposent de bien beaucoup moins d'espace, gèrent beaucoup mieux leur urbanisation et protègent mieux leurs zones rurales.

**Dominique Romann,
FNAUT Pays de la Loire ■**

Lors du « grand débat national », en réponse à un élu qui préconisait une taxation du kérosène, le président de la République a indiqué que, s'agissant du trafic aérien domestique, ce n'était pas envisageable : « si je taxe le kérosène, je tue les vols intérieurs car ils ne sont pas rentables ». Il a cité le cas de la ligne subventionnée Paris-Brive.

Par contre le Président n'a pas mentionné que les lignes radiales à fort trafic joignant Paris à des métropoles telles que Marseille, Nice, Toulouse ou Bordeaux, en concurrence directe avec le TGV, sont rentables et que de telles lignes pourraient parfaitement supporter une telle taxation, dans le cadre de la lutte contre la pollution et les émissions de CO2 engendrées par le trafic aérien.

Luc Humbertjean, 75 Paris ■

Les voyageurs veulent acheter un billet de train au tarif normal

FORUM (suite)

La SNCF multiplie les fermetures de guichet ou réduit leurs horaires d'ouverture

Dans certains départements ruraux, il ne reste plus qu'une ou deux gares ouvertes avec un guichet, et même parfois aucune à 50 km à la ronde. Même dans les grandes villes, les guichets se font rares. Il est de plus en plus difficile de trouver un interlocuteur en gare.

Nous comprenons le souci de la SNCF de diminuer ses coûts, mais Internet ne peut être l'unique réponse.

Les voyageurs ont besoin d'une présence humaine, et pas seulement pour les contrôler

Les distributeurs automatiques n'acceptent pas l'argent liquide et tombent en panne. Internet est encore loin de couvrir tout le territoire. Tout le monde n'a pas un ordinateur, un smartphone ou une carte bancaire (mineurs, personnes en difficulté). Et il y aura toujours des situations complexes, des trajets avec plus de deux correspondances, des blocages informatiques. La SNCF nous répond d'utiliser le téléphone. Mais son numéro 3635 est surtaxé à 0,40 € par minute !

La tarification surtaxée dans les trains est inadmissible

Actuellement, quand nous montons dans un train à un arrêt qui n'a ni guichet, ni dis-

tributeur - ces arrêts sont nombreux - nous pouvons acheter notre billet au contrôleur au même tarif qu'au guichet. Or la SNCF veut nous imposer un tarif de bord ou un tarif exceptionnel beaucoup plus cher. C'est inadmissible. Nous voulons acheter un billet au tarif normal, sans surtaxe. Nous demandons à toutes les Régions de s'opposer à la politique de la SNCF, comme certaines qui le font déjà.

Un voyageur qui n'a pas pu acheter son billet n'est pas un fraudeur

La FNAUT n'a jamais soutenu les fraudeurs qui pénalisent l'ensemble des usagers, mais elle exige que la présomption d'innocence soit appliquée. Sous prétexte de lutte contre la fraude, la suspicion généralisée de la SNCF pénalise les usagers de bonne volonté et donne une très mauvaise image de la France aux touristes qui visitent notre pays en train.

La FNAUT demande donc :

- à la SNCF d'abroger son projet de changement des tarifs à bord des trains et d'installer des distributeurs de billets dans les trains ;
- aux collectivités territoriales et à la SNCF de mettre en place des points d'accueil et de vente multimodaux avant toute fermeture de guichet SNCF.

Anne-Marie Ghémard ■

Nouvelles cartes de réductions SNCF

Par un communiqué du 22 mars, la SNCF a annoncé le lancement de ses nouvelles cartes de réductions commerciales : de nombreuses innovations sont introduites. Mais le communiqué se limite aux modifications favorables au voyageur et passe les autres (les échanges et les remboursements) sous silence. Une méthode de communication inacceptable !

De nombreux points favorables

Les nouvelles cartes comportent des points très positifs : meilleure lisibilité, baisse des prix d'achat, réductions accordées portées de 25 % à 30 % dans tous les cas. L'effort est particulièrement net pour les familles qui, avec la tarification actuelle, ne pouvaient quasiment jamais prendre le train.

L'amélioration de l'offre Pro est également très sensible (baisse des prix, conditions d'utilisation plus intéressantes).

Mais des points nettement moins favorables au client

• Si les prix baissent, le nombre de trains pour lesquels les réductions sont valables baisse lui aussi.

C'est le cas des nombreux Intercités qui ont été transférés aux Régions (où ils sont d'ailleurs commercialisés de façon pratique : tarification simple, contrôle à bord, réservation facultative).

Les TGV Inoui se raréfient, et certains sont remplacés par des TGV Ouigo à tarification spécifique.

• D'autre part, les conditions d'échange et de remboursement sont fortement dégradées car elles passent :

- à 15 € dès l'avant-veille du voyage au lieu de la veille pour les voyageurs sans carte de réduction ;
- et, pour les voyageurs munis d'une carte, de 5 € au lieu de la gratuité à partir de J-30 et 15 € au lieu de 5 € et dès J-2 au lieu de la veille du départ.

Il est indispensable d'alléger fortement ces conditions, surtout pour les échanges, les voyageurs étant déjà pénalisés par l'augmentation des prix des billets lors de ces échanges.

La tarification s'inscrit dans une politique dangereuse de desserte

La SNCF s'inspire de plus en plus des méthodes de commercialisation de l'avion, ce que la FNAUT dénonce.

Basée sur une politique de contrôle au sol lourde, contraignante, source de perte de temps et associée à des échanges et remboursements de plus en plus rigides et coûteux, la nouvelle commercialisation du train handicape les relations à moyenne et courte distance, et accentue donc la priorité donnée par la SNCF aux grandes relations radiales avec Paris.

Jean Lenoir ■

Hors région parisienne, les titres de transport combinant train et transport urbain sont peu développés. Or il est rare que le voyageur se rende seulement dans le voisinage de la gare d'arrivée. Ainsi le cumul des tarifs SNCF + transport urbain ou périurbain peut atteindre le triple du seul tarif SNCF, d'où abandon du train au profit de la voiture ! C'est le cas du trajet entre Charbonnières-les-Bains et le centre de Lyon, malgré l'existence d'un tram-train fort pratique mais trop cher pour le voyageur occasionnel.

Edmond Luca,
Lyon Métro Transport public ■

Le kérosène est le gazole des riches : le taxer comme le demande la FNAUT, le RAC et d'autres ONG réduirait les inégalités sociales.

Un lecteur de FNAUT Infos ■

Alors que le transport Auto-Train a fait ses preuves depuis plus de 60 ans, SNCF Mobilités veut supprimer fin 2019 les rares liaisons qui subsistent : le Sud-Ouest n'est déjà plus desservi et, malgré son succès à l'été 2018, la liaison Paris-Perpignan ne sera pas reconduite. Il semble que **pour SNCF Mobilités, évolution doit rimer avec récession et progrès avec suppression**. La ministre des transports s'est engagée à maintenir certains trains de nuit, l'AUTAUT lui demande de maintenir aussi les dessertes Auto-Train. Si on jumelait à nouveau l'Auto-Train et les trains de nuit en leur accrochant des porte-autos, on pourrait desservir Lyon et Briançon d'une part, Brive et Toulouse d'autre part. A noter, c'est peu connu, que le véhicule peut voyager sans obligation d'acheter un billet voyageur, et que la gare Auto-Train de Paris-Bercy est équipée d'une borne de recharge rapide des véhicules électriques.

Marie-Rose Bernazzani, Association
des Usagers du Transport Auto-Train ■

Il est temps d'évaluer le **redécoupage des Régions**. La réunification de la Normandie a un sens, mais la création des très grandes Régions (Grand Est, Nouvelle Aquitaine, Occitanie) éloigne trop les habitants des centres de décision.

Dominique Romann,
FNAUT Pays de la Loire ■

La **girouette d'un autobus** doit indiquer exclusivement la destination de l'autobus. Or fin 2018, au moment des fêtes, les bus grenoblois allaient à « Joyeux Noël » puis, une semaine plus tard, à « Bonne Année ». A quand des bus allant à « Buvez Coca Cola » ?

Jean-Yves Guéraud, ADTC-Grenoble ■

Les règles applicables aux contrats de transport ferroviaire de voyageurs

L'ouverture du marché national du transport ferroviaire de voyageurs va provoquer l'intervention de nouveaux opérateurs. L'objet de l'étude élaborée par le service juridique de la FNAUT (Marc Debrincat, Asiyé Oruncak, Anne-Sophie Trcera) pour la DGITM en 2018 était de dresser un état des lieux des textes juridiques applicables au transport ferroviaire de voyageurs.

L'information horaire

Le code de la consommation impose à toutes les entreprises ferroviaires et distributeurs de diffuser une information loyale, claire et transparente.

Le règlement n° 2017/1926 sur l'information multimodale les contraint à fournir des données pour le réseau ferroviaire jusqu'en 2021. Concernant les données dynamiques, le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prévoit une ouverture de ces données.

Pour la FNAUT, l'information horaire multimodale doit inclure les offres de services de toutes les entreprises ferroviaires.

En cas de situation perturbée prévisible (travaux), le code des transports prévoit des dispositions applicables dans les services publics de transport terrestre.

Le décret n° 2016-327 prévoit une mise à disposition de toutes les données utiles sur les horaires des trains, mais il n'est applicable qu'à SNCF Mobilités.

L'arrêté du 10 avril 2017 sur l'information du consommateur, qui prévoit une obligation de publication des horaires théoriques des services librement organisés sous la forme d'un document unique, est applicable à toutes les entreprises ferroviaires.

L'information tarifaire

Le code de la consommation encadre l'information qui doit être délivrée par les professionnels ; il détermine les pratiques commerciales trompeuses et les clauses abusives ; il interdit certaines pratiques (telles que la vente forcée ou les cases précochées).

Une partie du code de la consommation n'est pas applicable aux services de transport de passagers, comme le texte qui prévoit le délai de rétractation.

Par ailleurs, l'arrêté du 3 décembre 1987 prévoit l'affichage des prix des prestations de services et sa communication à distance. La FNAUT estime cependant que ce texte n'est pas adapté au yield management.

Le décret n° 2016-327 prévoit l'information sur les tarifs et les conditions générales d'exploitation des services.

Il prévoit également la publication, d'une manière accessible, du tarif le moins élevé et du tarif le plus élevé des billets de seconde classe pour chaque relation.

Ce texte n'est applicable qu'à SNCF Mobilités : l'exigence sur l'information tarifaire devrait être applicable à toutes les entreprises ferroviaires. Par ailleurs, le tarif le moins élevé n'est pas communiqué par SNCF Mobilités.

La tarification

Le code des transports prévoit la liberté tarifaire des régions pour fixer les tarifs des TER, ainsi que le fait que les tarifs sociaux nationaux s'appliquent au TER. Les fondements juridiques actuels des tarifs sociaux sont anciens, de faible valeur juridique et devraient être étendus à toutes les entreprises ferroviaires.

Le système tarifaire des services nationaux de SNCF Mobilités est prévu par le décret n° 2016-327 : tarif de base général (seconde classe), tarification de marché encadrée, et tarifs sociaux. Il existe un processus d'homologation de ces tarifs par l'État.

La FNAUT considère que les tarifs des différentes entreprises ferroviaires doivent être interopérables et permettre la délivrance d'un billet unique.

La distribution

Pour les contrats conclus pour une durée déterminée avec une clause de reconduction tacite, les professionnels doivent informer leurs clients de la possibilité de ne pas reconduire le contrat.

Selon l'arrêté du 15 juillet 2010, les professionnels doivent remettre aux consommateurs une note comportant une série de mentions obligatoires : cette obligation pose question pour les achats sans contact de type Near Field Communication (NFC).

Une série de dispositions concernant la distribution des billets de train existe dans le règlement n° 1371/2007, mais elles sont peu contraignantes.

Le décret n° 2016-237 impose à SNCF Mobilités de délivrer un titre de transport unique ou de permettre l'achat simultané des titres nécessaires.

Les systèmes de billettiques et de distributions des différentes entreprises doivent être interopérables entre eux et permettre un billet unique.

La qualité de service

Le code de la consommation prévoit que les services doivent répondre aux obligations relatives à la sécurité et à la santé des personnes, à la loyauté des transactions commerciales et à la protection des consommateurs.

Le règlement n° 1371/2007 prévoit le traitement des réclamations, notamment la publication d'un baromètre des plaintes dans un rapport annuel sur la qualité de service.

En cas de situation perturbée, le décret n° 2016-327 prévoit que les usagers directement touchés doivent être informés dans les meilleurs délais et conseillés pour la poursuite de leur voyage. Par ailleurs, le règlement n° 1371/2007, qui n'est pas applicable aux TER, prévoit des dispositions assez limitées d'assistance des voyageurs en cas de suppression ou retard de train.

En cas de pluralité d'entreprises ferroviaires, leurs dispositifs d'information en cas de situation perturbée doivent être interopérables afin de garantir une information du voyageur de bout en bout.

Les droits des voyageurs

Les entreprises ferroviaires et les distributeurs sont concernés par le règlement 2016/679 relatif à la protection des données personnelles des personnes physiques (RGPD).

Le traitement de données sensibles telles que celles liées aux infractions pénales s'effectue sous le contrôle de l'autorité publique : toutes les entreprises ferroviaires peuvent être concernées.

Le code de la consommation oblige les professionnels à mettre en place un système de médiation, qui doit obéir à différentes règles visant à garantir l'impartialité et l'indépendance du médiateur, l'effectivité de la médiation et sa gratuité pour le consommateur.

Le règlement n°1371/2007 est une source de droits en cas de suppression de train, de retard de plus de soixante minutes ou de litiges relatifs aux bagages. La jurisprudence et le droit français complètent ce texte.

La gouvernance

L'article L. 2121-9-1 prévoit que des comités de suivi des dessertes doivent être institués auprès des Régions, comprenant des représentants des usagers, des représentants des personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales. Ils doivent être consultés sur les dessertes, les correspondances ferroviaires, les tarifs, l'information, l'intermodalité, la qualité de service, la performance énergétique et écologique et les caractéristiques des matériels roulants.

La gestion des grandes gares doit être suivie par un comité de concertation.

Conclusion

L'étude devait recenser les textes juridiques, européens et nationaux, de protection des voyageurs applicables aux contrats de transport ferroviaire. Elle permettra d'évaluer leur respect par SNCF Mobilités et les nouveaux opérateurs, et de demander des modifications de ces réglementations.

Anne-Sophie Trcera ■

L'expertise sur les cars Macron :

reaction de la FNTV, réponse de la FNAUT et précisions de Bruno Cordier

Nous avons présenté, dans FNAUT Infos 272, l'expertise de Bruno Cordier sur les dépenses publiques liées aux services d'autocars SLO dits cars Macron. La FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, organisation professionnelle des autocaristes) a alors réagi publiquement de manière virulente, estimant que cette expertise, « orientée et à charge », manquait de rigueur scientifique.

La FNTV contestait notamment le bilan environnemental négatif des cars SLO établi par le consultant sur la base des enquêtes approfondies de l'ARAFER et des données les plus récentes de l'ADEME (le bilan avait été estimé positif par l'ADEME en 2016, mais sur des bases anciennes).

La FNTV contestait aussi les propositions de la FNAUT (création d'une redevance routière kilométrique).

La réaction de la FNTV et la réponse de Bruno Cordier sont consultables sur le site www.fnaut.fr.

Quant à la FNAUT, elle confirme son point de vue.

- Elle estime que l'expertise est objective ; sa méthodologie, déjà utilisée dans un travail sur les aides publiques au covoiturage (FNAUT Infos 261), est scientifique ; l'indépendance du consultant est largement reconnue.

Faute de données fiables, certaines hypothèses ont été faites par le consultant, mais elles ont été explicitées et ne portent que sur des points mineurs.

- Les Régions assument les pertes de recettes TER liées à la concurrence exercée par les cars SLO : Bruno Cordier a bien précisé que les pertes de recettes Intercités et TGV subies directement par SNCF Mobilités ne doivent pas être assimilées à des dépenses publiques.

- Les exploitants des cars SLO ne perçoivent pas de subventions directes, mais ils bénéficient de l'entretien des voiries non concédées qu'ils utilisent gratuitement, ce qui justifie la redevance routière réclamée par la FNAUT.

- Le bilan environnemental des cars SLO, négatif, est peu surprenant : les cars attirent les automobilistes et covoitureurs - le bilan de ce report modal est positif - mais plus encore des usagers du train, si bien que le bilan global est défavorable.

Les cars Macron en 2018

D'après l'ARAFER, la fréquentation des cars Macron a encore progressé récemment : 8,9 millions de voyageurs en 2018 (+ 26 % par rapport à 2017). Le taux d'occupation des véhicules est passé de 51 % à 54 %. Comme cela était prévisible, après une période de prix d'appel pour attirer les voyageurs (3,2 €/100 km), le prix moyen du billet augmente régulièrement : 4 €/100 km en 2016, 4,7 € en 2017 et 5 € en 2018.

La FNAUT n'a jamais contesté l'existence des services SLO (en Grande-Bretagne, les clientèles du car et du train se développent simultanément), bien qu'ils ne soient soumis à aucune obligation de service public (les liaisons sont de plus en plus saisonnières) et que leur impact sur l'aménagement du territoire soit marginal : les exploitants se positionnent en priorité sur les axes autoroutiers (les villes moyennes sont donc peu desservies), les axes déjà bien desservis par le train, Intercités ou TGV, et la desserte des aéroports (hors Saint-Exupéry - Grenoble, les lignes les plus fréquentées sont Lille-Paris, Lyon-Paris, Paris-Rouen et Lyon-Grenoble).

Précisions

Bruno Cordier a apporté plusieurs précisions à son expertise.

Un car use bien la route autant qu'un camion en moyenne. Les camions sont certes plus lourds, mais ils ont davantage d'essieux, or le paramètre qui compte pour l'usure des routes est la charge à l'essieu. Pour les cars comme pour les camions, la charge maximale à l'essieu oscille entre 8 et 9,5 tonnes/essieu. Le consultant a donc considéré que l'usure des routes était la même pour les deux types de véhicules. Par ailleurs il n'a pas tenu compte des trajets à vide des cars, faute de données disponibles, ce qui aurait dégradé le bilan économique des cars Macron.

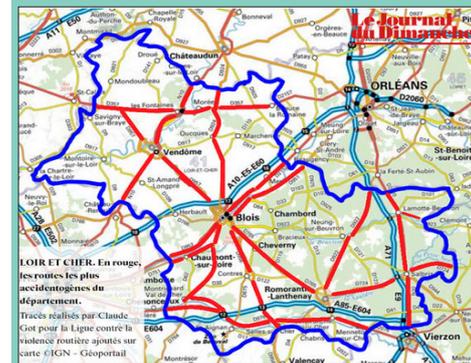
Le coût d'usure des routes qui a été calculé n'est pas le coût marginal. Les routes sont certes déjà construites, mais il faut les entretenir (entretien courant et entretien lourd) et, chaque année, de nouvelles routes sont construites, élargies ou déviées... Le budget routier pris en compte correspond aux dépenses publiques effectuées en 2016, dont une part d'entretien et une part de construction de nouvelles routes. Les dépenses antérieures de construction des routes, qui n'apparaissent pas dans les Comptes des Transports de la Nation 2016, ne sont donc pas considérées.

Enfin le coût de la tonne de CO₂ utilisé dans l'expertise est celui indiqué par le rapport Quinet, 45 €/tonne. Ce coût est une valeur tutélaire utilisée pour apprécier la pertinence des investissements en infrastructures, il est sensiblement supérieur à la valeur de marché du CO₂. Mais cette valeur de marché est très fluctuante, elle ne correspond ni à une réalité scientifique, ni à la valeur que dicterait l'intérêt général. Il semble donc plus juste d'utiliser la valeur du rapport Quinet, plus en lien avec les coûts externes des émissions de CO₂.

Sécurité routière : à confier aux élus ?

Le journal La Croix a publié, le 11 février dernier, la carte des 500 km de routes départementales du Loir-et-Cher sur lesquelles la vitesse est limitée à 80 km/h et que le Conseil départemental envisage de repasser à 90 km/h. Selon Nicolas Perruchot, président du Conseil départemental : « ces routes sont sûres, elles n'ont pas d'accidentologie très développée ». On peut en douter.

En réponse à cette information (courrier des lecteurs du 15 mars), j'ai eu la curiosité de rechercher la carte publiée, en juin dernier, par le Journal du Dimanche. Établie à partir des données officielles de l'ONISR par le professeur Claude Got pour la Ligue contre la violence routière, cette carte met en évidence les 15 routes les plus accidentogènes du département, hors agglomération et sans séparateur médian : ces routes concentrent plus de la moitié des tués depuis 10 ans. La comparaison des deux cartes est édifiante.



À l'exception de la nationale 10, sur laquelle le Conseil départemental ne peut modifier la limitation de vitesse, et de quelques tronçons des RD 951 au nord de Blois et RD 922 au nord de Romorantin, les 12 autres routes les plus accidentogènes du Loir-et-Cher repasseraient à 90 km/h.

S'ils persistent dans leurs « solutions intelligentes », les élus auront besoin de beaucoup de courage lorsqu'ils iront parler aux parents et proches des futures victimes. La sécurité routière mérite une approche objective, pas une approche démagogique.

Hervé Harduin, Gironde

L'analyse ci-dessus confirme que confier aux élus une modulation de la vitesse maximale sur les routes serait irresponsable. Ce serait admettre que ces élus sont compétents en sécurité routière, or la plupart d'entre eux veulent repasser à 90 km/h les routes les mieux aménagées et les plus rectilignes, qui sont en réalité les plus dangereuses (FNAUT Infos 266, 273). Ces routes sont en effet les plus fréquentées et elles donnent aux automobilistes un sentiment trompeur de sécurité qui les incite à foncer.

Jean Sivardière

Super-bâtisier

Les élus de Toulon opposés au tramway : « construire un tramway à Toulon serait aussi pertinent que de développer un réseau de bateaux-bus à Clermont-Ferrand ». Affligeant...

Hubert Falco, maire LR de Toulon : « les trois ans de travaux du tramway, très lourds et contraignants, menaceraient toute l'activité économique, culturelle et sociale de l'agglomération ; l'efficacité du BHNS a été reconnue dans 30 des 40 plus grandes villes de France ». Manifestement, M. Falco n'a pas beaucoup voyagé.

La réponse du ministre

Participant à un débat public à Toulon, **François de Rugy** a déclaré : « le tramway est un grand succès à Nantes depuis sa relance en 1985 ; la fréquentation augmente au fil des années, nous en sommes à 120 000 voyageurs par jour sur la ligne 1. Nous avons aussi créé une ligne de BHNS (le Busway) qui a bien fonctionné, mais nous nous sommes rapidement heurtés à un problème de capacité ».



(FM)

Emploi et mobilité : des statistiques intéressantes

En France, les déplacements domicile-travail sont d'une durée quotidienne moyenne de 25 minutes, soit 50 minutes aller-retour.

En Ile-de-France, cette durée moyenne quotidienne atteint 41 minutes, soit plus d'1h20 aller-retour.

Ces longs déplacements engendrent des problèmes d'accès à l'emploi et de recrutement.

Côté salariés :

- en France, 50% des personnes en insertion ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité (source CGET 2016) ;

- 84% des Franciliens sont prêts à postuler pour un emploi plus éloigné de leur domicile s'ils peuvent télétravailler régulièrement (75% pour la France entière) (enquête Régions Job).

Côté employeurs :

- en France, 41% des employeurs ont des difficultés à pourvoir un poste pour des raisons de mobilité (source Laboratoire de la mobilité inclusive).

Chronique du Lyon-Turin



(MD)

La bataille entre le mouvement 5* et la Ligue du Nord se poursuit.

Le gouvernement italien cherche à renégocier le financement du tunnel de base (40 % Bruxelles, 35 % Italie, 25 % France). Cependant il a autorisé Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT) à lancer les appels à candidatures pour les travaux du tunnel de base le 11 mars, date limite pour qu'il puisse bénéficier de 300 M€ de financements européens, mais la procédure pourra être interrompue...

Des déclarations variées

Karima Delli, euro-députée EELV : « la commission transport du Parlement européen (qu'elle préside) peut servir à débattre d'un moratoire sur le Lyon-Turin. Les scientifiques alertent sur la disparition de la biodiversité... ; le fret ferroviaire peut passer par la ligne existante du Mont-Cenis, avec un coût inférieur. Mettons tout le monde autour de la table, et envisageons les alternatives crédibles à ce grand projet inutile et destructeur de l'environnement ». Mais à quoi bon débattre si le projet est a priori inutile et nocif ?

Giuseppe Conte, président du Conseil italien (M5*), veut « rediscuter intégralement » le projet Lyon-Turin et exprime « ses doutes et sa perplexité quant à l'opportunité de cet ouvrage ».

Jean-Christophe Lagarde, député UDI : « le chantier Lyon-Turin, ce n'est pas de l'argent public gaspillé, c'est un cadeau pour le climat, pour l'environnement et pour les savoyards ».

Elisabeth Borne : « la France est convaincue de la pertinence de ce projet majeur pour les échanges entre nos deux pays et pour l'Europe ».

L'exemple suisse

Le 12 mai 1990, 109 433 signatures étaient acheminées à Berne ; 4 ans plus tard, le 20 février 1994, le peuple suisse acceptait, à une courte majorité (51,9%), l'Initiative des Alpes qui exigeait que le transport du fret à travers les Alpes suisses soit reporté sur le rail ! Le bilan est positif mais Jon Pult, président de l'association pour l'Initiative des Alpes, estime que beaucoup reste à faire.

Deux ans après l'ouverture du Gothard, donc à partir de 2018, seuls 650 000 camions devaient traverser les Alpes Suisses chaque année.

L'objectif n'est pas atteint, mais si le nombre des camions a crû régulièrement jusqu'à 1,4 million par an entre 1980 et 2001, il est aujourd'hui inférieur à un million et ne cesse de diminuer ; plus de 70% du fret en transit

traverse les Alpes par le rail, et la capacité ferroviaire n'est pas épuisée..

La situation est bien différente à la frontière Autriche-Italie : plus de deux millions de camions passent par le Brenner chaque année.

L'Initiative des Alpes demande depuis des années au Conseil fédéral d'augmenter la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP, voir FNAUT Infos 107, 136, 217) afin de rendre le rail plus compétitif. Selon elle, le transport routier génère 1,5 MdFS de coûts externes par an : la RPLP devrait aussi prendre en compte les émissions de CO2 par les camions.

Une bourse de transit ?

L'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG) s'y oppose : « cela ne ferait qu'augmenter le coût du trafic routier qui, au final, serait répercuté sur les consommateurs ». D'autre part, selon l'ASTAG, les capacités ferroviaires sont insuffisantes en Allemagne et en Italie.

L'ASTAG rejette le principe d'une bourse de transit alpin réclamé par l'Initiative des Alpes, qui apporterait un financement supplémentaire au rail : un Etat accorderait un nombre limité de droits de transit, ces droits seraient négociés en ligne. Plus la demande serait forte, plus leur prix serait élevé.

Le tunnel de base Lyon-Turin : une vieille histoire...

Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis (ou du Fréjus), qui relie la vallée de la Maurienne (Modane) au Val de Suse (Bardonnèche), a été ouvert en 1871, à une altitude moyenne de 1 123 m. C'était alors le plus long du monde : 12 km (ce record fut battu en 1882 par le tunnel ferroviaire du Gothard : 15 km).

Dès 1907, un groupe de pression - le Pro Cenisio - fut créé par des ingénieurs et des défenseurs de l'environnement pour promouvoir une meilleure qualité des services, l'électrification de la ligne (réalisée en 1915), son doublement côté italien et le percement d'un tunnel de base. En 1910-11, Domenico Regis, professeur à l'école des ingénieurs et architectes de Turin, affirma que la ligne Culoz-Chambéry-Modane-Turin était inapte techniquement et économiquement au transport du fret. Il présenta alors un projet précis de tunnel de base entre Modane et Exilles, localité du val de Suse située à mi-chemin entre Oulx et Suse. Le projet fut soutenu par le monde économique, la ville de Turin et l'opinion publique, mais il n'a pas abouti à l'époque.

BIEN DIT

Lewis Mumford : « ajouter des voies de circulation pour faire face à la congestion du trafic automobile, c'est comme desserrer sa ceinture pour soigner l'obésité ».

Michel Quidort, vice-président de la FNAUT, lors d'un colloque sur le succès commercial de la LGV Tours-Bordeaux : « un TGV à un étage toutes les heures vaut mieux qu'un TGV à deux étages toutes les deux heures ».

Guillaume Pitron, journaliste auteur du livre *La guerre des métaux rares*, à propos de la voiture électrique : « si on regarde en amont, très loin de chez soi, il y a un coût écologique, que personne ne veut voir ».

Claude Got, professeur agrégé de médecine : « L'instauration du 80 km/h a été décrite comme une décision méprisant les intérêts des habitants des « territoires » qui allaient perdre du temps sur les routes. Le contresens est évident : c'est à l'approche des grandes agglomérations que les usagers perdent quotidiennement du temps et non dans les départements de faible densité où les voies sont libres et tuent le plus ».

Un conducteur réactif

Alors qu'une importante coulée de neige se déclençait devant son train, le conducteur d'un train de la Matterhorn-Gotthard Bahn (Valais) a arrêté le train et annoncé d'une voix calme aux voyageurs : « je vois une avalanche en train de descendre, je vais lui laisser la priorité ». Les voies n'ayant pas été ensevelies, le train a pu repartir quelques minutes plus tard.

Démission ?

Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes et adversaire bien connu du 80 km/h, avait promis de démissionner de son poste si, en 2018, le nombre de tués sur les routes françaises était inférieur à celui de 2013, année où il a été le plus faible depuis 1970 : « si ce n'est pas le cas, on revient à 90 et on arrête d'emmerder les Français ». 2018 : 3259 tués, 2013 : 3268 tués. On attend toujours la démission annoncée.

Evaporation

Selon le Seattle Times, un viaduc autoroutier sur lequel transitaient 90 000 voitures par jour a été fermé à la circulation. Les observateurs s'attendaient à une hausse de la congestion sur les autres autoroutes urbaines de l'agglomération, mais cette hausse ne s'est pas produite, les 90 000 voitures se sont « évaporées » (voir d'autres exemples dans FNAUT Infos 261).

Biodiversité

Les collisions entre un véhicule de transport collectif et un animal sauvage sont fré-

quentes : chevreuils, blaireaux, sangliers. Récemment, un TER E est entré en collision avec un dromadaire échappé d'un cirque, une chèvre s'est introduite dans un tunnel du métro parisien, et un cygne s'est invité à un arrêt du tramway de Strasbourg.

Les commerces de Madrid

A Madrid, suite à la mise en place des limitations de la circulation automobile, les achats ont augmenté de 8,6% alors que les commerçants annonçaient une baisse de 15%. Mieux vaut donc ne pas croire les commerçants quand ils affirment que la maîtrise de la voiture dans les centres y tue le commerce.

Les autoroutes allemandes

Mandatée par le ministère des Transports allemand, une commission d'experts recommande de limiter la vitesse sur tout le réseau autoroutier à 130 km/h. Les sections sur lesquelles la vitesse n'est pas limitée aujourd'hui disparaîtraient. L'objectif prioritaire n'est pas d'améliorer la sécurité routière mais de réduire la consommation de pétrole, donc les émissions de CO₂. La commission recommande également d'augmenter les taxes sur les carburants et les taxes à l'achat des grosses voitures.

Adaptation

Selon le 2ème plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC2), lancé fin 2018, la hausse du niveau des mers est de 25 cm en moyenne depuis 1900 et elle s'accélère. Si les émissions de gaz à effet de serre continuent leur progression actuelle, elle pourrait atteindre 1 m, voire plus, en moyenne globale en 2100, mettant en danger les écosystèmes et les populations : à 1 m au-dessus du niveau actuel, la moitié de la Camargue va être inondée. L'adaptation au changement climatique consiste à limiter les dégâts humains et économiques (canicules, incendies, inondations, sécheresses...), elle concerne en particulier les infrastructures de transport : 19 800 km de routes et 2 000 km de voies ferrées seraient régulièrement inondés.

Pelliculage des TER

En 2017, la Cour des comptes a dénoncé le pelliculage des trains TER de la Région Hauts-de-France : « 30 000 € par train, 10 M€ au total ». Le président de la Région, Xavier Bertrand, s'est alors inquiété de cette publicité gênante. Le vice-président aux transports, Franck Dhersin, a défendu l'idée que tous les trains soient à l'effigie des Hauts-de-France : « c'est important que les gens sachent où va leur argent et que c'est la Région qui a la charge des TER ». Xavier Bertrand s'est opposé à une nouvelle dépense : « j'ai mieux à faire avec l'argent de la Région ». Mais l'idée n'est pas abandonnée : « nous renégocierons le coût avec la SNCF ».

Brèves (suite)

Le volant ou l'hospice ?

Dans La Croix du 16 février 2019, Geneviève Jurgensen, ancienne porte-parole de la Ligue Contre la Violence Routière (LCVR), affirme qu'une visite médicale des conducteurs âgés interdirait le volant à beaucoup d'entre eux et « précipiterait nos vieux parents dans la solitude et la dépendance ». Déjà, en 2002, Mme Jurgensen craignait de voir les personnes âgées « condamnées à abandonner le volant » et transformées en « piétons » (FNAUT Infos 131). C'est admettre à tort - comme la ministre des Transports - que le transport collectif ne peut jouer qu'un rôle marginal, en particulier dans les zones de faible densité démographique (FNAUT Infos 270).

Une expérience à suivre

La société ILSA, filiale de la compagnie aérienne privée Air Nostrum, pourrait exploiter, en open access, une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Madrid et Montpellier. Des arrêts seraient marqués à Saragosse, Tarragone, Barcelone, Gerone, Figueras, Perpignan et Narbonne. La liaison pourrait ouvrir en 2020. Cette liaison internationale est exploitée actuellement par la RENFE, l'opérateur historique espagnol, qui perdrait ainsi son monopole.

Des hackathons ?

Selon l'ancien ministre écologiste Pascal Canfin : « il faut innover dans la production des politiques publiques, et organiser des « hackathons » (contraction de hack et marathon, processus créatif répandu dans le domaine de l'innovation numérique, qui consiste à réunir des développeurs dans une démarche collaborative) autour de questions précises. Exemple : comment développer les alternatives à la voiture individuelle fossile en zone périurbaine ? Il s'agit de réunir tous les acteurs concernés - start-ups, constructeurs automobiles, régies de transport, élus locaux, Régions, Caisse des dépôts, banques... - pour trouver une solution ». Et les usagers, oubliés ? La FNAUT suggère une formule plus simple : organiser un voyage en Suisse ou en Allemagne, et observer sur le terrain.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°274 - ISSN : 0983-172 X
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

Abonnement papier 1 an (10 numéros) : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre

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