

Les voyageurs veulent pouvoir acheter facilement leurs billets

L'année 2018 a été marquée, à la SNCF, par une longue grève perlée, d'avril à juin, suivie d'incidents à répétition dans les grandes gares parisiennes. Selon l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST), les annulations des TGV ont augmenté de 6,8 % au cours de cette année noire, un train sur 6 n'est pas arrivé à l'heure. Tous les trains sont concernés : TER, Intercités, TGV.

C'est dans ce contexte calamiteux que la SNCF, dénuée de tout bon sens, a choisi d'imposer aux voyageurs une mesure idéale pour les dégoûter de prendre le train : les empêcher d'acheter leurs billets en fermant guichets et points de vente en l'absence de solution alternative, puis surtaxer les billets à bord des trains (selon un barème difficilement compréhensible) comme si tout voyageur, même de bonne foi, était un fraudeur. La SNCF a ainsi déclenché un tollé parmi les usagers du TER.

Elle a ensuite cherché à imposer sa volonté aux Régions, pourtant pilotes de la tarification du TER en tant qu'autorités organisatrices. Mais plusieurs Régions (Normandie, Grand Est, Hauts-de-France, Centre Val-de-Loire, AuRA, Nouvelle-Aquitaine) n'ont heureusement pas accepté ce point de vue et ont refusé toute surtaxe dès lors que le voyageur ne peut acheter un billet dans sa gare de départ (cas d'une gare non gérée, d'un guichet fermé ou, situation fréquente, d'un distributeur de billets en panne) et qu'il se présente spontanément au contrôleur (ce qui lui est parfois impossible...).

Il est grand temps que la SNCF propose des alternatives, les teste, et comprenne que l'usager, qui veut prendre le train et la fait vivre, doit être respecté.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

La charte européenne des voyageurs	2
Les coûts externes des transports	3
Une réouverture ratée	4
Les besoins des usagers et l'innovation technologique	5-7
La tarification des transports collectifs urbains et régionaux	8-9
Le prochain colloque de la FNAUT	11
La fin de l'Auto-Train	12

Politique européenne des transports : droits des voyageurs et externalités

Michel Quidort, président de la Fédération Européenne des Voyageurs (European Passengers' Federation : FEV-EPF) et membre du Bureau de la FNAUT, présente une vue d'ensemble de la politique européenne des transports. La Charte des voyageurs signée par l'Union internationale des transports publics (UITP) et la Fédération européenne des voyageurs (FEV-EPF) est une traduction concrète d'une prise en compte effective du passager. Quant à la Commission Européenne, elle a plusieurs chantiers législatifs en cours, en particulier l'élaboration d'une charte des droits des voyageurs multimodaux, utilisant successivement plusieurs moyens de transport, et une réflexion sur l'internalisation des coûts externes des différents modes de transport.

L'avion, l'environnement et les finances publiques

La ministre des Transports a présenté, début mars, la Stratégie nationale du transport aérien (SNAT) : il s'agit « d'assurer un développement durable du transport aérien français performant au niveau mondial et un outil de connectivité pour nos territoires ».

Alors que le transport aérien est déjà largement subventionné (FNAUT Infos 273), le gouvernement renforce les avantages que la collectivité lui accorde malgré les graves dangers que l'explosion du trafic (+ 5 % par an) présente pour l'environnement, nuisances autour des aéroports et réchauffement climatique. Même soutenue par l'État (à hauteur de 135 M€ par an sur 5 ans), l'innovation technologique ne fera pas disparaître ces dangers du jour au lendemain.

La loi de finances 2019 prévoit par ailleurs que la taxe d'aéroport (TAP) diminuera de 118 M€ au profit des compagnies aériennes ; leurs clients bénéficieront de cette baisse de charges.

Enfin « de nouvelles connexions aériennes seront créées, le transport aérien est un outil de mobilité pour les populations, l'avion reste pertinent pour les liaisons transversales » (surtout si elles ne sont plus assurées par le train...), « la connectivité aérienne est stratégique pour le désenclavement des territoires » : les lignes d'aménagement du territoire (LAT) recevront une subvention supplémentaire de 15 M€. par an. Ces LAT ont leur utilité, mais elles doivent s'inscrire dans un schéma d'aménagement du territoire à définir, éviter tout doublon avec des dessertes ferroviaires et n'entraîner qu'un déficit par passager inférieur à celui de ces dessertes.

La SNAT n'envisage ni une suppression des petits aéroports les plus lourdement déficitaires, ni une taxation du kérosène réclamée par les gilets jaunes comme par la FNAUT et les ONG environnementalistes, autorisée par la Convention de Chicago et déjà mise en œuvre dans plusieurs pays européens.

Jean Sivardière

La charte européenne des voyageurs UITP-FEV : une charte pour une exploitation centrée sur le client

Les droits des voyageurs multimodaux

Apparu en 1990, le projet de réseau transeuropéen de transport (TEN-T) a pour objectif la réalisation d'un réseau complet de routes, de lignes ferroviaires, de voies navigables et maritimes.

Tous les modes sont concernés : le réseau comprend les aéroports, les gares et les terminaux d'autobus et autocars correspondants.

En parallèle, la promotion des droits des voyageurs dans l'ensemble de l'Union européenne doit promouvoir le développement de la mobilité des citoyens européens. A cet effet, cinq règlements modaux sur les droits des voyageurs ont à ce jour été publiés : un pour chacun des quatre modes de déplacement (aérien, ferroviaire, maritime et routier) et un cinquième insistant sur les droits des personnes à mobilité réduite.

Après la Commission en 2011, le Parlement européen a émis à son tour une résolution en faveur d'une couverture des droits des voyageurs multimodaux, ceux qui utilisent successivement différents modes de transport.

La démarche a été complétée en 2017 par une consultation publique menée par la Commission auprès de la population pour connaître son degré de connaissance de ses droits et ses attentes.

L'idée est de sortir les droits des voyageurs des quatre approches modales, jugées réductrices, dans la mesure où les déplacements incluent très souvent plusieurs modes.

A noter que 98,5% des déplacements multimodaux visés par l'étude comprennent un trajet aérien. C'est pourquoi l'une des toutes premières et prudentes recommandations du Parlement est de revoir le règlement 261/2004 sur les droits des voyageurs aériens en y incluant des composantes multimodales.

L'approche politique de ce sujet complexe reste très ouverte, en particulier à cause de l'évolution rapide des technologies de l'information, avec notamment l'arrivée de plateformes digitales vendant des produits multimodaux. L'étude conclut donc prudemment qu'il est nécessaire d'observer de près l'évolution du marché au cours des prochaines années avant d'entrer dans le processus législatif.

Il est néanmoins clair que ces nouveaux droits des passagers multimodaux seront circonscrits aux domaines de l'information et de la billetterie intégrées et dépendront de l'ouverture et de la disponibilité des données, ainsi que de la coopération des diverses parties prenantes.

L'objectif de cette charte est de renforcer le dialogue entre exploitants, autorités de transport et clients pour améliorer la qualité de service. Elle traduit l'engagement volontaire des opérateurs à suivre les recommandations de la FEV : « le souci prioritaire du client est essentiel dans le développement d'un transport public de haute qualité ».

La charte a vocation à être reprise et déclinée localement par des accords entre les opérateurs, les autorités de transport et les associations d'usagers.

La charte rappelle dans son introduction que la sécurité et la sûreté des voyageurs et des employés des entreprises doit être la première priorité. Ces derniers s'engagent à coopérer avec les autorités concernées et à privilégier la prévention des accidents et incidents.

La charte souligne le devoir d'informer le voyageur avant et pendant son trajet, en insistant sur l'information en temps réel, surtout en cas de dysfonctionnements (pannes, retards, causes externes), qui constitue une très forte exigence des voyageurs.

Un soin particulier doit être apporté aux personnes souffrant de déficiences motrices, auditives ou visuelles.

L'attente des voyageurs en matière d'information concerne en particulier les points de vente des billets, les horaires, les correspondances, les tarifs et les interruptions de services.

Cette attente peut en partie être satisfaite par les nouvelles technologies, mais elle ne dispense pas les sociétés de transport de conserver d'autres sources éprouvées (téléphone, imprimés, panneaux électroniques dans les gares et points d'arrêt, personnel disponible dans les gares et à bord des véhicules) : en Europe, 30 % de la population n'a pas accès à Internet.

La charte réaffirme l'impératif de fournir un service fiable et ponctuel, ainsi qu'une assistance aux voyageurs en cas de perturbations, y compris celles dues à des causes externes.

L'UITP-Europe rassemble plus de 400 opérateurs de transports publics urbains, suburbains et régionaux ainsi que les autorités organisatrices de tous les Etats membres de l'UE. Elle exprime le point de vue des transporteurs de personnes à courte distance de tous les modes : bus, train suburbain et régional, métro, tramway, navette fluviale.

La FEV rassemble des associations d'usagers et de promotion de la mobilité durable. Elle prône l'amélioration des transports publics urbains et régionaux ainsi que des services ferroviaires internationaux à longue distance. Par des enquêtes, des rapports, des conférences et un travail constructif auprès des opérateurs et des autorités organisatrices, elle milite pour l'amélioration des droits des voyageurs en Europe.

Les arrêts et véhicules doivent être régulièrement nettoyés. Les installations fixes hors service (ascenseurs, escaliers mécaniques) doivent être rapidement réparées. Des inspections régulières doivent être effectuées pour vérifier le bon fonctionnement de la ventilation, du chauffage et de l'éclairage des véhicules.

La charte se préoccupe de l'accessibilité du système de transport et de l'information la concernant. Elle reprend les obligations à remplir par les opérateurs et les autorités organisatrices pour le déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) en y incluant la concertation avec leurs associations et l'obligation, pour les entreprises, de former le personnel en contact avec les PMR (ces obligations figurent aussi dans le projet de refonte du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires en discussion à Bruxelles).

Des usagers respectés

La charte retient le principe de la consultation des usagers en amont de modifications de service importantes.

La gestion des réclamations et des suggestions émises par les clients figure dans la charte. Il s'agit en effet d'un indicateur essentiel pour connaître au jour le jour les défaillances de la qualité de service afin d'y remédier. En Scandinavie, en Grande-Bretagne, en Allemagne, la gestion des réclamations figure parmi les critères contractualisés d'évaluation de la qualité de service.

La conclusion de la charte retient un principe de réciprocité :

- elle liste les obligations qui incombent aux clients utilisant les transports publics (être en possession d'un billet valide, ne pas fumer à bord des véhicules, respecter le personnel...);
- elle reconnaît l'utilité d'assurer la représentation des voyageurs dans les instances responsables des transports (c'est aussi l'une des revendications de la FNAUT : ce principe doit figurer dans la future LOM, en complément des dispositions déjà adoptées dans le pacte ferroviaire de juin 2018).

Conclusion de la FEV : le transfert modal vers le rail, mode puissant et écologique, suppose que les voyageurs aient intérêt à l'emprunter et ne restent pas la variable d'ajustement d'une législation aujourd'hui majoritairement axée sur les intérêts des opérateurs et des constructeurs.

L'internalisation des coûts externes des transports (route, rail, avion, fluvial, maritime)

Il s'agit là d'une toute première démarche préliminaire de la Commission Européenne destinée à examiner dans quelle mesure et à quelle échéance – on parle de 10 à 15 ans – la législation européenne pourrait statuer sur cette question politiquement sensible.

Présente dans un premier texte de la Commission datant de 2011, l'idée de faire payer à chaque mode de transport, par une tarification appropriée, la totalité des coûts qu'il occasionne a progressé depuis lors (voir l'Eurovignette).

La Commission souhaite aujourd'hui aller plus loin et dresser un état des lieux pour chiffrer les effets externes de chaque mode de transport, afin de définir ensuite les mesures d'internalisation envisageables sur la base des principes de « l'utilisateur-payeur » et du « pollueur-payeur ».

C'est l'objet d'une expertise confiée par la Commission à l'Université de Delft, « Multi-modal Sustainable Transport : which role for the internalisation of external costs ? ».

Les résultats des études menées au cours de la prochaine législature contribueront aux futurs débats sur la politique des transports de l'Union européenne, dont l'échéance législative est de toute façon lointaine, compte tenu de la complexité et de la sensibilité politique du sujet.

Les études préciseront les coûts externes imputables à chaque mode afin de pouvoir établir des comparaisons et de proposer une législation européenne qui établisse l'équité entre les modes.

Des externalités ruineuses

Les premières conclusions de l'étude sur la tarification de l'infrastructure et l'internalisation des externalités des transports ont été présentées lors d'une conférence organisée par la Commission Européenne en décembre 2018.

L'étude s'est attachée dans un premier temps à comparer les coûts externes et les coûts d'infrastructure des différents modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, aérien, maritime) avec les charges et taxes payées par les divers utilisateurs dans les 28 pays de l'Union Européenne en 2016.

Les chiffres sont impressionnants. Les externalités négatives sont évaluées à 1 000 milliards

d'euros par an (soit 6,6 % du produit intérieur brut de l'Union Européenne) et correspondent principalement au coût des accidents (29 %), des atteintes à l'environnement et à la santé publique (35 %), et de la congestion de la circulation routière (27 %, soit 270 milliards d'euros à elle seule).

Les coûts well-to-tank (du puits au réservoir) (5 %) correspondent à l'impact du cycle d'extraction, de transport, de transformation et de livraison en station-service du carburant jusqu'au réservoir du véhicule : faire le plein a un coût environnemental en sus du prix payé pour le seul carburant. Les coûts habitat damage (4 %) décrivent les dommages occasionnés aux bâtiments. Voir le graphique 1 ci-dessous.

Les coûts par modes

Coûts de congestion et coûts des infrastructures non compris, la route est responsable de 76 % des coûts externes des transports, le transport maritime de 14 %, le transport aérien de 7 %, le rail de 3 %. Le transport fluvial a un coût marginal.

Voir le graphique 2 ci-dessous. Légende :
 Car = voiture individuelle
 Bus/coach = bus ou autocar
 MC= moto
 LDV (light delivery vehicle) = camionnette (livraisons)
 HGV (heavy good vehicle) = camion
 IWT= transport fluvial
 HSL (high speed lines) = LGV

Par voyageur.km, les coûts externes sont d'environ 8 centimes (voiture hors congestion), 3 (bus ou car), 24 (moto), 3 (train) et 3,5 (avion).

Par tonne.km, les coûts sont d'environ 3,5 centimes (camion), 1,3 (train), 2,0 (fluvial) et 0,6 (maritime). Si on compte les coûts de la congestion routière, la route est responsable de 83 % des coûts externes des transports.

Les coûts de la route

Pour le transport par route, les coûts des accidents (25 000 morts et 170 000 blessés graves sont relevés chaque année sur les routes de l'Union Européenne) et de la congestion sont du même ordre de grandeur.

Des coûts financés principalement par la collectivité

La comparaison entre les coûts externes (1 000 milliards d'euros par an) et les coûts d'infrastructure (267 milliards d'euros en 2016) d'une part, les charges et taxes payées par les utilisateurs (385 milliards d'euros en 2016) d'autre part, montre que l'utilisateur, comme le pollueur, ne paie pas la totalité des coûts qu'il occasionne : le rapport conclut que c'est surtout le principe de la « collectivité payeuse » qui s'applique.

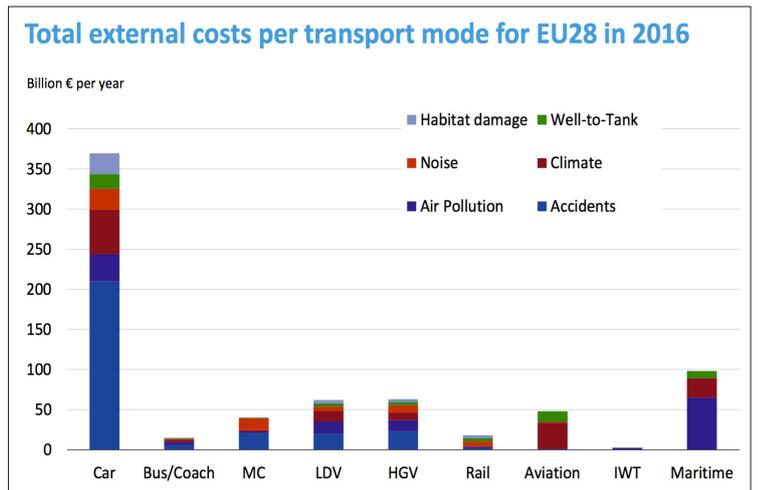
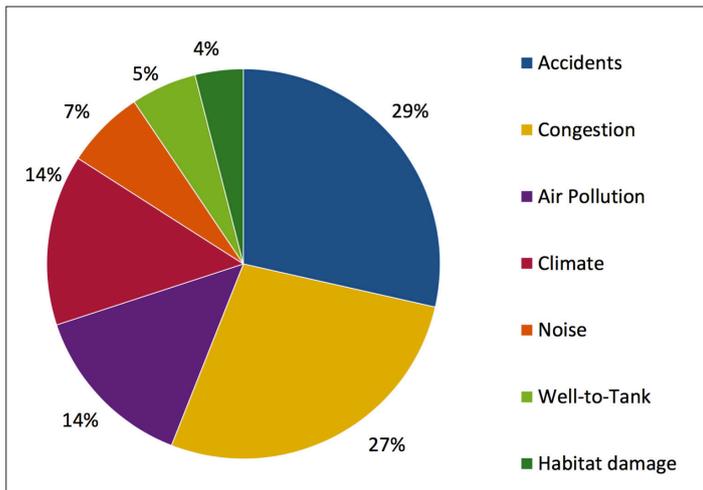
Pour le moment, seuls les utilisateurs du rail - voyageurs et chargeurs - payent (presque) la totalité du coût marginal dont ils sont responsables.

Les utilisateurs de la route en sont loin : 100% du réseau ferré européen est soumis à péage, contre 1% du réseau routier seulement. La route ne couvre que 40 % de ses coûts externes à travers les taxes payées par ses utilisateurs, automobilistes et transporteurs routiers.

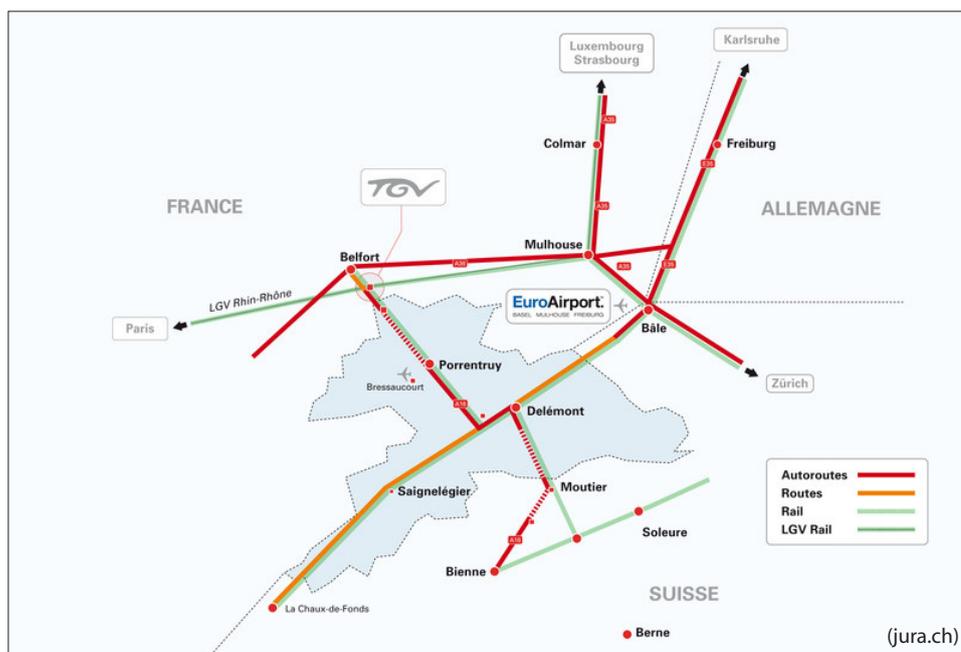
Les prochaines étapes

Les prochaines étapes des travaux commandés par la Commission devraient permettre d'affiner les données collectées auparavant et de répondre aux questions suivantes :

- dans quelle mesure les recettes des charges d'infrastructure couvrent-elles les dépenses liées aux coûts externes ?
- qui supporte réellement ces coûts ?
- quelles sont les possibilités de recouvrement des coûts externes non couverts actuellement ?
- enfin quels sont les instruments d'internalisation utilisés dans les pays qui s'efforcent de mettre en place une mobilité durable ?



Belfort-Delle-Bienne : une réouverture ratée, un gâchis



La FNAUT et ses associations ont longtemps réclamé la réouverture de la ligne transfrontalière à voie unique Belfort-Delle-Bienne, fermée au trafic voyageurs en 1992 sur son parcours français (FNAUT Infos 231) et rouverte à l'initiative des Francs-Comtois et surtout des Suisses, intéressés par un accès au TGV Rhin-Rhône depuis Belfort et le canton du Jura.

Un coût très exagéré

La réouverture devait intervenir initialement en 2011, dès la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, mais elle n'a été effective que fin 2018 car le bouclage financier a été complexe et laborieux.

Les 110 M€ nécessaires (un coût très exagéré pour la rénovation et l'électrification en 25 kV de seulement 22 km d'infrastructure à voie unique) ont été pris en charge principalement par la Région Bourgogne-Franche-Comté (40 %), l'État français (21 %) et la Confédération suisse (22,5 %), le reste l'étant par SNCF Réseau, Bruxelles, la République et canton du Jura, le Territoire de Belfort, le Grand Belfort et la communauté de communes du Sud Territoire...

Des objectifs multiples

La ligne rétablit une liaison entre la France et la Suisse. Connectée, côté Suisse, à un réseau de transport public remarquablement maillé, elle facilite les échanges entre les deux pays. Elle offre une desserte moderne à plusieurs localités du sud-est du territoire de Belfort.

Elle relie surtout, et c'est ce qui motivé sa réouverture, de manière intelligente et facile pour le voyageur, Belfort et les villes suisses de Delémont et Bienne (50 000 habitants) à la gare TGV située sur la LGV. Un exemple à suivre en Lorraine, où la construction de la gare TGV-TER de Vandières se fait attendre de manière incompréhensible (FNAUT Infos 234, 238, 241).

Un échec commercial

On pouvait donc espérer que la ligne attirerait de nombreux voyageurs (entre 3 000 et 7 000 par jour selon des estimations effectuées en 2007). Mais elle est « quasi-déserte » (selon l'Est Républicain), la fréquentation n'est que d'environ 200 voyageurs par jour (trafic français) et 200 de la Suisse vers le TGV.

Cet échec commercial cinglant s'explique aisément par une accumulation affligeante d'erreurs de conception et d'exploitation de la ligne :

- la vitesse moyenne est faible, la durée du trajet Belfort-Delle (22 km) varie de 26 à 36 min ;
- les localités de Grandvillars et Delle, étirées le long de la ligne, ne sont desservies que par un seul arrêt, de même que Belfort, desservie uniquement par sa gare située au sud ;
- les horaires sont inadaptés aux besoins des usagers (travailleurs frontaliers, scolaires, voyageurs TGV) ; un creux de 4h est observé le matin et un autre de 1h20 en fin d'après-midi ; les tarifs sont prohibitifs pour les trajets transfrontaliers ;
- l'information des voyageurs est déficiente (fiches horaires, dépliants) ;
- l'organisation des transports scolaires est à repenser, le train pouvant assurer une plus grande part de leurs trajets ;
- rien n'a été fait pour favoriser les rabattements en vélo sur les gares (FNAUT Infos 254) afin d'élargir leur zone de chalandise par des garages sécurisés (à Lunéville, la municipalité offre même des vélos aux scolaires qui résident à moins de 3 km d'une gare).

L'accès au TGV a reçu la priorité sur les relations Belfort-Suisse. Et pourtant :

- des navettes Belfort-gare TGV (7 dans un sens, 10 dans l'autre) sont supprimées pendant les vacances scolaires ;
- les délais de correspondance TER-TGV sont souvent dissuasifs ;
- détail révélateur : la gare TGV s'appelle Belfort-Montbéliard TGV sur la LGV et Meroux sur la ligne TER...

Une interdiction aberrante

Principal défaut de la desserte : une correspondance est imposée, à la gare de Meroux, entre un TER français et un train suisse, malgré les protestations répétées des travailleurs frontaliers, des usagers du TGV et des élus locaux français (Belfort) et suisses (Bienne).

Aucun train suisse n'est actuellement autorisé par la Région Bourgogne-Franche-Comté à circuler, sur 7,4 km, entre la gare TGV et Belfort !

Or les Suisses veulent aller à Belfort facilement, pour y faire des achats, s'y distraire ou y prendre un train français.

La desserte a été conçue pour limiter les coûts d'exploitation (on en est loin...), au détriment des recettes.

En définitive, la situation de la ligne est ubuesque, mais elle perdure.

Alors que la réouverture de Belfort-Delle pourrait être un bon exemple national, veut-on démontrer que les réouvertures de lignes sont vouées à l'échec, et donner raison au rapport Spinetta selon lequel le train n'est plus pertinent sur les petites lignes, même si elles donnent accès au TGV ?

Le risque de régression est évident : on finira par supprimer, pour faire des économies de bouts de chandelles, quelques services parmi les plus mal fréquentés, et on accroîtra ainsi le manque d'attractivité de la ligne.

Un parcours du combattant

La SNCF a supprimé les TGV directs de Nancy vers le sud. Or il n'existe que 4 AR Epinal/Belfort par jour, et aucun de ces TER n'a été prolongé jusqu'à Meroux. Pour prendre le TGV pour Montpellier à 10h22, il faut partir à 6h27 d'Epinal (50 min d'attente à Belfort, puis 1h25 à Meroux). Pour prendre le TGV pour Marseille à 15h19, il faut partir à 9h59 (35 min d'attente à Belfort, puis 3h à Meroux) : si on prend le train suivant, il n'y a que 4 min de correspondance à Belfort pour Meroux, on ne peut donc espérer attraper le TGV de 17h34 pour Marseille, il faut alors attendre 1h la navette pour Meroux puis 2h le TGV pour Lyon, ou Marseille les vendredis et samedis... Au retour, le TGV venant de Montpellier fait arriver à 11h11 à Belfort après emprunt de la navette depuis Meroux, mais le TER pour Epinal est parti à 11h05, le TER suivant est à 17h05. Les voyageurs venant de Marseille arrivent à Belfort à 13h29 et 15h11, eux aussi doivent attendre longtemps.

Béatrix Létoffé, ADELE-S Epinal

L'innovation technologique et les besoins des usagers et de la collectivité

(edgylabs.com)

Nous présentons un panorama des réflexions de la FNAUT sur l'innovation technologique dans le secteur des transports. Il faut penser aux besoins non satisfaits des usagers et de la collectivité (environnement, aménagement du territoire) avant d'envisager des « innovations ».

Les besoins des usagers

Malgré les progrès réalisés ces dernières années, les usagers des transports se heurtent à de nombreuses difficultés, ignorées des décideurs.

- les transports collectifs sont saturés dans les zones denses et défilants dans les zones périurbaines et rurales ;
- l'intermodalité est déficiente (information, billettique, correspondances) ;
- les tarifs sont trop élevés pour une partie des usagers (ménages précaires, jeunes, chômeurs, familles) ;
- la vitesse reste un élément d'attractivité ; mais l'exigence des voyageurs porte surtout sur la fréquence des services. Les compagnies aériennes à bas coûts l'ont bien compris (avions de faible capacité, fréquences élevées).

La FNAUT et les innovations

Pour la FNAUT, l'innovation doit viser la qualité de service et la protection de l'environnement donc le report modal. Avec ce critère, elle a soutenu les innovations « **incrémentales** » consistant à optimiser l'existant (tramway moderne et à plancher bas, aménagements piétons et cyclables, couloirs bus, TGV, vélo et trottinette à assistance électrique, autopartage en boucle, tram-train, transport combiné, autoroute ferroviaire, alimentation du tramway par le sol, métro automatique).

Elle s'est, par contre, toujours méfiée des innovations plus radicales, non par conservatisme mais parce qu'elles servaient surtout à détourner l'attention des problèmes de fond (en particulier la place de la voiture en ville) et à retarder la mise en œuvre des techniques traditionnelles, aux coûts bien connus, à la fiabilité assurée et pouvant provoquer des reports modaux significatifs.

Les mirages technologiques

Les innovations présentent de nombreuses caractéristiques communes.

- Souvent, elles reprennent des idées anciennes sous un nom anglicisé.
- Elles sont présentées comme des solutions-miracles pour les usagers et la collectivité (pollution, énergie, environnement) alors qu'elles sont conçues sans référence à leurs besoins.
- Leur mise en œuvre est toujours annoncée à court terme ; mais les délais annoncés sont fantaisistes, un prototype ne devient pas en un jour un engin fiable, sûr et commercialisable à un coût acceptable.

- Elles ne sont pas compatibles avec le système actuel de transport.

- Les « start-ups innovantes » affirment que les nouveautés seraient moins coûteuses que les techniques existantes, mais les coûts annoncés sont irréalistes.

- Elles tendent à disqualifier, à ringardiser les techniques existantes, qui, bien que souvent inventées il y a plus d'un siècle, restent d'actualité.

Que les ingénieurs cherchent à innover, c'est leur rôle : on n'en est plus, heureusement, à l'époque des locomotives à vapeur. Mais les politiques, toujours désireux de « faire moderne » pour se valoriser auprès de leurs électeurs, se laissent fasciner et bernés par les industriels à la recherche de fonds publics.

Nous distinguerons les innovations qui ne répondent à aucun besoin réel, à aucune demande des voyageurs, des techniciens ou des défenseurs de l'environnement, et les innovations qui ont un créneau de pertinence mais sont souvent utilisées en dehors de ce créneau.

L'innovation pour le plaisir, le concours Lépine

Exemple typique d'innovation inutile et aventureuse : **Hyperloop**, qui ne fait que reprendre l'idée du Swissmetro, et dont l'utilité n'est pas plus démontrée que celle du Concorde ou du Maglev (FNAUT Infos 259, 262, 267, 274). Parmi les liaisons envisagées, Marseille-Marignane : un trajet en 72 secondes, le président LR de la Région PACA, Renaud Muselier, s'y intéresse.

D'autres rêveurs veulent ressusciter l'aérotrain sous le nom de **Spacetrain** (FNAUT Infos 267) pour concurrencer le TGV sur les distances moyennes. L'Aérotrain a pourtant été éliminé autrefois au profit du TGV : trop forte consommation d'énergie, incompatibilité avec le réseau ferré, inaptitude à pénétrer dans le cœur des villes, complexité des aiguillages, faible capacité (il s'agissait en fait d'un aéro-autorail).

Le constructeur américain **Boom** veut refaire le Concorde (FNAUT Infos 267), en mieux. Son avion XB-1, « premier avion de ligne supersonique économiquement viable au monde », pourra transporter 50 passagers à la vitesse de Mach 2.2 (2 700 km/h).

Pendant ce temps, Boeing étudie un **avion-taxi** (FNAUT Infos 274). Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris, qui combat l'omniprésence de la voiture au sol dans la

ville, s'est dit favorable à l'expérimentation de cette voiture volante entre l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et Paris-CDG. La maire de Paris s'était enthousiasmée auparavant pour l'hydroptère (Bubble).

Le motoriste Rolls-Royce expérimente un avion à décollage vertical, **EVTOL**, et une variante urbaine électrique (FNAUT Infos 267).

Citons encore **Link&Fly**, **train-avion** imaginé par le cabinet français Akka : sa carlingue se détacherait à l'atterrissage et poursuivrait son voyage sur rail ou sur route, supprimant ainsi une rupture de charge (FNAUT Infos 267).

Revenons aux transports terrestres. **L'infini-train** (FNAUT Infos 274) est un métro « circulaire » imaginé par des étudiants de Paris-Tech, qui fonctionnerait en permanence sur une boucle. Une solution innovante combinant 4 tapis roulants a été inventée pour permettre les montées et descentes. Les étudiants ont obtenu le Grand Prix de l'ingénierie du futur : le jury avait oublié que le tapis roulant accéléré de la gare Montparnasse a été un fiasco.

Le tramway sur pneus a été lui aussi un fiasco technique retentissant (FNAUT Infos 265). Son créneau de pertinence est quasi-inexistant (implantation dans un centre ancien avec des rues étroites et nécessitant des courbes de très faible rayon) et n'a jamais été exploité : suscitant des polémiques stériles, le tramway sur pneus n'a servi qu'à retarder le retour du tramway classique.

Le bus à guidage magnétique (Phileas expérimenté sans succès à Eindhoven et retenu imprudemment à Douai) a été un autre fiasco qui a coûté cher au contribuable. Finalement, c'est un bus ordinaire qui est utilisé à Douai.

Les navettes aériennes envisagées pour desservir l'aéroport de Lille-Lesquin constituent une autre diversion. Une fois de plus, un système « révolutionnaire » est mis en avant et risque de retarder la mise en place d'une solution éprouvée.

Le Supraways (FNAUT Infos 273) a été présenté par un journaliste comme « une sorte de tramway suspendu, un mélange de téléphérique et d'aérotrain » qui coûtera, selon son promoteur, « 3 fois moins cher que le tramway » et « résoudrait le problème du dernier km ». On se demande comment...

Sky Train (FNAUT Infos 262) est un train suspendu électrique proposé par la compagnie chinoise Zhongtang pour réduire les embouteillages (mais elle oublie que cet engin aérien laisse la voirie libre aux voitures).

Produit par le géant chinois CRRC, **l'ARRT** (Autonomous Rail Rapid Transit) est un tramway sur pneus à guidage optique, autonome, à traction hybride. Ce qui permet, paraît-il, de créer un réseau de transport urbain à un prix dérisoire (FNAUT Infos 274).

L'innovation mal utilisée, hors de son créneau de pertinence

Certaines innovations peuvent présenter un intérêt dans des créneaux particuliers, mais ne sont pas utilisées uniquement dans ces créneaux.

La FNAUT et ses associations locales ont souvent dû s'opposer aux innovations (FNAUT Infos 273) poussées par des élus pour retarder la réintroduction du tramway, alors estimée impossible.

Le retour du tramway à Grenoble a été retardé par le **Poma 2000** : la municipalité, séduite par son « modernisme », cherchait dans les années 1970 à l'imposer sans même connaître ses coûts. Ce système, aérien comme beaucoup d'autres inventions, ne remettait pas en cause la place de la voiture en ville. Une fois mis au point, dix ans plus tard, il a été introduit en 1989 à Laon, une ville à deux niveaux où ce « funiculaire » était par contre bien adapté, et où il a été supprimé à tort en 2016 : le Poma 2000 avait un créneau, contrairement au tramway sur pneus.

La mise au point du minimétre **VAL** a permis l'automatisation ultérieure de la ligne D du métro de Lyon puis, deux ans plus tard, de la ligne 14 du métro de Paris : la FNAUT ne s'est jamais opposée à l'automatisation des TCSP. Cependant le VAL a été adopté à Lille, Toulouse et Rennes sans comparaison entre l'impact d'une ligne de VAL et celui de 3 ou 4 lignes de tramway de même coût. Son expérimentation in situ a fortement pénalisé les usagers lillois en raison de nombreuses pannes : ces systèmes nouveaux doivent être expérimentés sur des sites fermés (parcs d'expositions). D'autre part, le VAL circule en tunnel comme un métro, sans prendre de l'espace public à la voiture.

Le **BHNS** est très utile dès lors qu'on ne cherche pas à l'implanter à la place du tramway (FNAUT Infos 265) : il est adapté aux axes de trafic potentiel modéré. Mais son site propre est souvent imparfait : souvent les élus appellent BHNS un bus un peu amélioré mais peu performant. D'autre part, le vrai BHNS est aussi coûteux, à long terme, que le tramway, il attire bien moins les automobilistes que le tramway, et sa capacité est souvent insuffisante.

Le **téléphérique urbain** (FNAUT Infos 251) a un créneau de pertinence bien précis dans lequel il est indispensable : la desserte des villes à deux niveaux (en concurrence avec le funiculaire et le train à crémaillère) et le franchissement d'obstacles linéaires, naturels ou artificiels. La FNAUT s'oppose par contre à ceux qui veulent l'implanter à la place du tramway ou pour renforcer une image de ville moderne alors que l'extension du réseau de tramway est plus urgente (Grenoble).

Les élus se sont entichés du **train à hydrogène** dès sa mise en service en Allemagne (FNAUT Infos 267, 272), mais

sans justification sérieuse. La FNAUT critique, non son principe, mais son utilisation prématurée :

- l'enjeu des « petites lignes » n'est pas le matériel roulant mais d'abord la dégradation des infrastructures et leur abandon par SNCF Réseau (ralentissements), et la politique décliniste de SNCF Mobilités (offre squelettique) ;

- le train à hydrogène est présenté comme alternative à l'électrification des lignes TER, mais une telle électrification est-elle prioritaire ? Le rail n'est responsable que de 2,7 % des émissions de particules fines par les transports ; c'est la lutte contre la pollution routière par report modal qui est urgente ;

- on ne peut affirmer que « le train à hydrogène n'émet que de la vapeur d'eau » : tout dépend du mode de fabrication de l'hydrogène utilisé ;

- le train à hydrogène doit être équipé de puissantes batteries, dont la fabrication est très polluante, pour pouvoir circuler sur les petites lignes françaises de montagne ;

- le train à hydrogène a éliminé l'électrification de la ligne Auxerre – Laroche-Migennes (20 km).

La mode est aussi au **bus électrique**. deux fois plus coûteux qu'un bus standard. Sa généralisation réduira le financement de l'offre et limitera le report modal. Mais aucun bilan écologique de l'opération n'a été fait.

Le **bus à hydrogène** est une autre illusion. Selon le maire de Grand-Bourgthéroulde (Eure), où Emmanuel Macron a rencontré 600 maires, « nous sommes isolés, il n'y a pas de transport collectif pour aller à Rouen où travaillent la plupart des habitants ». Réponse du chef de l'Etat : « une solution existe, c'est le bus à hydrogène ». Aujourd'hui on ne peut rien faire faute de technologie disponible, mais demain ce sera possible grâce au nouveau bus...

La **voiture électrique** convient aux flottes urbaines mais déplace la pollution vers la production des batteries et de l'électricité et est aussi encombrante que la voiture thermique. Les primes accordées par l'Etat aux acheteurs sont ruineuses, les collectivités doivent payer les bornes de recharge.

Le **véhicule autonome** (FNAUT Infos 256) a lui aussi un créneau, comme complément du transport collectif, mais non comme véhicule individuel ou, c'est l'objectif du Taxirail, comme remplaçant du TER sur les petites lignes après transformation de leur emprise en voies routières : la population rurale réclame de vrais trains...

Brèves

Un exemple suisse d'innovation politique

Le Parlement genevois a décidé, début avril, de ne pas attribuer 122 M FS à la réalisation de deux nouvelles routes cantonales (L1 et L2) et d'un échangeur autoroutier (Lancy-sud).

Une coalition associative a salué cette décision : « la préservation de la nature et de la qualité de vie l'a emporté sur une vision passéiste de la mobilité ». La coalition souhaite une relance des transports publics, notamment la réalisation du barreau sud ferroviaire qui relierait Genève à Saint-Julien-en-Genève.

Déplacements en zone rurale

Les difficultés de déplacements s'accroissent dans les zones rurales : les trains TER et Intercités sont ralentis à 60 km/h voire moins, les lignes ferroviaires comme Angoulême-Limoges se dégradent et finissent par disparaître, les cars Macron ne desservent pas les petites villes, la quasi-disparition du fret ferroviaire renforce le trafic de camions. Seuls des cars très lents, le covoiturage et de nouvelles routes sont proposés par les élus - qui n'utilisent que très rarement les transports publics - pour remplacer le train.

Mais la population rurale, peu motorisée, a besoin de service public pour lutter contre la désertification de son territoire et redonner vie aux centres des bourgs et petites villes. Elle réclame un transport collectif de proximité de bonne qualité, sans vernis de modernisme, fiable, accessible à tous, y compris aux personnes handicapées, et abordable financièrement.

Henriette Trimoulinard, FNAUT P-Charentes ■

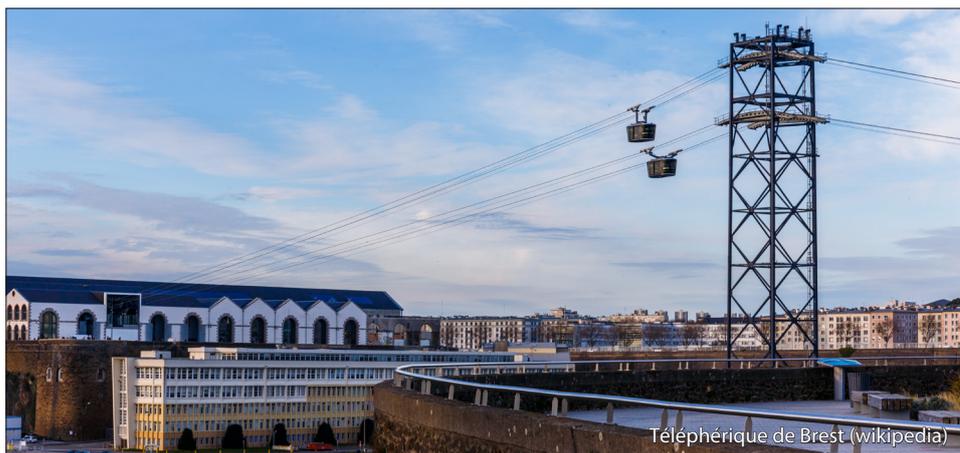
Appel à projets innovants

L'ADEME vient de lancer un appel à projets intitulé pompeusement « accélération du développement des écosystèmes d'innovation performants dans le cadre des investissements d'avenir ».

Les projets doivent « relever de la mobilité durable, concourir aux objectifs de la future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et permettre d'améliorer les mobilités du quotidien pour tous les citoyens et sur tous les territoires grâce à de solutions de transports plus propres, plus efficaces et plus accessibles ».

Suggestion de la FNAUT : créer, dans un département rural, un réseau d'autocars sur le modèle du Bregenzerwald (FNAUT Infos 270). Succès assuré si l'offre est bien adaptée aux besoins ! En clair : on peut oublier « les véhicules automatisés et connectés, la mobilité intelligente, l'amélioration de la fiabilité des transports par câble et l'écoconception des infrastructures routières ».

La vraie innovation



Téléphérique de Brest (wikipedia)

Pour la FNAUT, l'innovation au service des usagers et l'innovation politique facilitant l'usage des modes respectueux de l'environnement doivent être développées prioritairement.

La FNAUT est évidemment favorable à l'innovation technologique, mais à la condition :

- qu'elle parte des besoins à satisfaire et non de la technique (la FNAUT s'est opposée au projet d'appel à projets de téléphériques urbains avancé sans suite par Ségolène Royal après l'ouverture du téléphérique de Brest - voir photo ci-dessus, FNAUT Infos 251) ;

- qu'elle ne retarde pas ou ne bloque pas l'adoption ou le développement des techniques à l'efficacité garantie ;

- et qu'elle ne soit utilisée qu'une fois bien au point, et seulement dans son créneau de pertinence technique.

La FNAUT s'inquiète de la recrudescence actuelle des innovations techniques, dont la mode détourne l'attention des vrais enjeux en suscitant des polémiques stériles.

Elle considère que les techniques disponibles, en particulier la technique ferroviaire (sûre, rapide, de grande capacité, peu énergivore), sont satisfaisantes même si des progrès sont encore nécessaires en ce qui concerne le bruit, la pollution de l'air, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de service.

La simplification de l'usage du transport collectif doit progresser :

- la billetterie intermodale numérique (mais une alternative doit rester offerte aux voyageurs dépourvus de smartphone ou de carte bancaire) ;

- l'intégration tarifaire de tous les modes (transport urbain, TER, vélo...) ;

- l'information des usagers et voyageurs en situation perturbée.

L'innovation doit porter aussi sur **l'optimisation des performances et la réduction des coûts du transport collectif**, ossature du système de mobilité :

- les Services d'Aide à l'Exploitation (SAE) des transports urbains ;

- **la robustesse des circulations ferroviaires** (FNAUT Infos 259) ;

- **la réduction des coûts ferroviaires** (rénovation, entretien et exploitation économiques des petites lignes) ;

- **l'accélération des trains** par des mesures d'exploitation (réduction des marges et autres mesures proposées par Gérard Mathieu, FNAUT Infos 258) ;

- **la coordination entre train et autres modes** (rabattement systématique des voyageurs sur les gares ferroviaires par autocar, minicar, vélo et VAE, marche, trottinettes, navettes autonomes) (FNAUT Infos 254).

Enfin il est nécessaire de développer **l'innovation politique et fiscale favorisant l'attractivité du transport public terrestre et la protection de l'environnement**, par exemple :

- **la multiplication des couloirs de circulation réservés aux bus** et des priorités aux carrefours dès que les bus sont ralentis par la congestion routière (toutes les lignes de bus ont vocation à devenir des BHNS) ;

- **l'aide à l'achat de vélos VAE** (le VAE double la distance de rabattement sur les gares, il est adapté par son faible coût à un large public) ;

- **la tarification solidaire** des transports de proximité (la gratuité pour tous, inutile et très coûteuse, conduit à la paupérisation du transport collectif, FNAUT Infos 268) ; le critère du quotient familial est-il le mieux adapté à la tarification solidaire ?

- l'expérimentation d'une **baisse des tarifs du train** suivant l'exemple de la RENFE, la « SNCF espagnole » : une réduction générale du prix du billet de 10 % a été compensée par le gain de clientèle (FNAUT Infos 241) ;

- **la commercialisation du train** (son concurrent est d'abord la voiture) ;

- **le développement massif de l'auto-partage traditionnel**, en boucle : l'auto-partage en boucle incite les citoyens à se démotoriser, donc à libérer de l'espace public de stationnement ; la voiture en

libre service favorise au contraire l'usage du véhicule individuel (FNAUT Infos 219) ;

- **la réduction de la vitesse autorisée sur les voiries** (120-100-80 km/h, comme en Suisse où ces vitesses maximales sont approuvées par l'Automobile-Club) pour améliorer la sécurité routière et réduire la consommation d'énergie et la pollution de l'air (FNAUT Infos 262, 266, 273, 274) ;

- **la fermeture de petites routes** communales ou départementales très peu utilisées (dans deux villages de l'Oise, le maire a fermé une petite route, empruntée par une centaine de véhicules par jour mais d'entretien trop coûteux pour la commune, FNAUT Infos 272) ;

- la baisse de 10 % à 5,5 % du **taux de la TVA appliquée au transport public** de proximité (ce taux 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) ;

- **l'instauration de la redevance routière kilométrique** (ou « écotaxe », abandonnée en France mais mise en œuvre dans de nombreux pays européens pour les camions : Suisse, Allemagne, Autriche, Belgique, Pays-Bas, Grande-Bretagne, République tchèque, Slovaquie, Pologne, Danemark, Suède, Portugal... à imposer aussi aux autocaristes et aux automobilistes) ; la redevance routière dite RPLP a été introduite en Suisse en 2000 et depuis cette date, le nombre de camions transitant à travers la Suisse a diminué de 33 % ;

- **le péage urbain** (comme à Londres, Stockholm, Milan et dans plusieurs villes de Norvège) ; les modalités possibles du péage urbain doivent faire l'objet de comparaisons approfondies et être rapidement expérimentées (mais l'article correspondant de la LOM a été retiré, FNAUT Infos 274) ;

- **la taxation du transport aérien intérieur** (taxe sur le billet d'avion ou instauration de la TICPE sur le kérosène, comme en Suède, en Allemagne, aux Pays-bas, en Suisse, et même aux Etats-Unis, au Brésil et au Japon) dès que l'avion est en concurrence frontale avec le train, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'établir des conditions de concurrence train-avion plus équitables (FNAUT Infos 266, 273).

Le retard français dans le domaine de l'innovation politique et fiscale est particulièrement criant : l'innovation ne doit pas viser le sensationnel, elle peut être « modeste » et consister à copier ce qui fonctionne bien chez nos voisins européens...

La gratuité des transports : études et débats

Bus gratuit de Dunkerque (wikipedia)

En Ile-de-France

Un comité de sept membres dont Marc Péliissier, président de la Fnaut Ile-de-France, a été chargé par la Région d'évaluer la proposition d'Anne Hidalgo, maire de Paris : instaurer la gratuité des transports.

Le comité a jugé la gratuité totale « non souhaitable » : le budget annuel des transports franciliens est proche de 10 Md€ et 28 %, soit environ 3 M€, proviennent des recettes voyageurs.

Le comité constate au contraire qu'une hausse importante des recettes sera nécessaire d'ici 2025, y compris en provenance des usagers. Il suggère un « rezonage » des prix de la carte Navigo, voire l'instauration d'une tarification « à l'usage » (les usagers paieraient en fonction des distances parcourues et/ou du moment du voyage dans la journée).

Un autre rapport, commandé par la maire de Paris, conclut dans le même sens : la gratuité n'est pas viable à Paris.

À Amiens

La maire UDI Brigitte Fouré avait promis la gratuité partielle ou totale pendant sa campagne en 2014 mais n'en parle plus. Amiens Métropole estime que le manque à gagner serait de 6 à 8 M€ par an et qu'il faut au contraire augmenter les tarifs (l'agglomération électrifie son réseau de bus à grands frais et refuse d'augmenter les impôts). La gratuité pour les seniors a été supprimée au profit de réductions indexées sur le quotient familial.

Pour Thomas Hutin, conseiller municipal écologiste, les 6 M€ de recettes annuelles sont « une goutte d'eau par rapport au budget d'investissement de 50 M€ de la Métropole ». Il propose de tester la gratuité les mercredis et samedis pour relancer l'activité commerciale du centre-ville.

À Clermont-Ferrand

La métropole a lancé une étude de la gratuité. Les usagers contribuent à 10 % du coût total des transports, soit 15 M€ sur un budget global de 142 M€ en 2017. Selon Cyril Cineux, adjoint PCF aux transports de Clermont : « on peut financer la moitié du coût de la gratuité en passant le taux du versement-transport de 1,8 % à 2 % ». François Rage, vice-président (PS) chargé des mobilités, réplique : « la tarification solidaire est déjà à moins de 4 € par mois pour les plus faibles revenus ».

À Grenoble

Les élus écologistes avaient promis, avant leur élection, la gratuité pour les 18-25 ans et les usagers les plus précaires, pour un coût évalué à 3,6 M€ (un conseiller municipal LR proposait, lui, la gratuité... au centre-ville).

La promesse écologiste n'a pu être tenue. Cependant le Conseil municipal de Grenoble vient de demander au SMTC de « poursuivre les études pour une gratuité partielle » et le SMTC a commandé une étude pour déterminer la faisabilité de la gratuité et les publics cibles. Mais le projet de PDU du SMTC ne cite pas la gratuité (le versement transport est au taux maximum). Le SMTC, en janvier 2014, a créé une zone tarifaire unique suite à l'extension du périmètre de la Métropole. Selon le comité local pro-gratuité, « il faut soustraire le transport de la sphère marchande pour en faire un service public ; il est légitime de faire payer les entreprises ».

À Dunkerque

Avant la gratuité, la part modale du bus était de 4,7 %, celle de la voiture de 66 %, le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes de 10 %.

La gratuité n'a entraîné aucune hausse des incivilités, les actes de délinquance sont moins nombreux. Selon le maire, « des seniors font des tours en bus, c'est formidable », et la gratuité ne va coûter que 4,5 M€/an, le montant de la contribution des usagers auparavant.

Cette évaluation est contestable : le vrai coût de la gratuité est le montant des recettes qui auraient été enregistrées si l'amélioration de l'offre intervenue en même temps que l'instauration de la gratuité était intervenue seule, et si les 4,5 M€ avaient été consacrés à une amélioration plus forte de l'offre.

L'amélioration de l'offre est notable : achat de 40 bus, modification du tracé de certaines lignes, mise en site propre partielle de 5 lignes.

Selon le maire, « le seul problème posé par la gratuité est son coût » : le seul non, mais il est fondamental, car le risque de paupérisation du transport public est sérieux. Le maire reconnaît que la gratuité n'est pas adaptée à toutes les villes, « le coût pouvant être largement supérieur aux bénéfices attendus ».

À Calais (100 000 habitants)

En réponse à la hausse des carburants, la maire LR Natacha Bouchart veut établir la gratuité. La perte de billetterie serait compensée par le versement transport. Selon le site Carfree, favorable à la gratuité, « certains travaux du futur transport en site propre seraient reportés ».

Plusieurs autres agglomérations françaises envisagent d'instaurer la gratuité de leurs transports urbains : c'est le cas de **Dinan** (99 000 habitants) et **Saint-Brieuc** (116 000 habitants).

À Poitiers (191 000 habitants)

Le groupe Osons Poitiers (EELV, PG) a solennellement demandé qu'une « étude de faisabilité et une consultation de la population » soient diligentées.

Cependant l'exécutif dirigé par Alain Claeys (PS) s'oppose à la gratuité.

Selon Anne Gérard, vice-présidente aux Transports de la Communauté urbaine : « les situations de Poitiers et Dunkerque sont différentes. Dunkerque a le double de notre budget et la part de la billetterie dans les recettes représentait moins de 10%. Ici, c'est 5,5 M€ sur un budget de 25 M€. La gratuité ne nous ferait économiser que 350 000 €. La gratuité reviendrait à augmenter les impôts sur les contribuables et les entreprises. Tout l'inverse de ce que veulent les Gilets jaunes ! Mieux vaut la tarification solidaire, qui permet à chacun de payer à la hauteur de ses moyens. Le coût du transport public n'est pas le frein principal au report modal. L'exigence principale des clients porte sur la qualité de service : simplicité d'usage, fréquence. Et pour développer un réseau, il faut des moyens ».

Au Luxembourg (600 000 habitants)

Les transports publics sont déjà gratuits pour les jeunes de moins de 20 ans, les étudiants de moins de 25 ans, les personnes à faible revenu ou invalides.

En 2016, plus de 100 millions de voyageurs ont emprunté les transports publics dans ce petit pays prospère.

Le Luxembourg absorbe quotidiennement 190 000 travailleurs des pays voisins, dont la moitié en provenance de France. Le problème de la circulation est un défi majeur pour le pays.

Le gouvernement de coalition du Premier ministre libéral Xavier Bettel a donc annoncé que les transports publics seront gratuits sur le territoire du Grand-Duché, les frontaliers bénéficieront de tarifs réduits. Selon le ministère de la mobilité et des travaux publics, l'écologiste François Bausch, le coût d'exploitation des transports publics est de 491 M€ par an, la vente des billets et abonnements ne rapportant que 40 M€ (8 %). La gratuité sera financée en partie par une réforme, moins avantageuse pour les automobilistes, des frais kilométriques déductibles des impôts. Selon le principal syndicat des transports, « la gratuité ne pourra compenser le manque de trains, les retards et les surcharges ».

Valérie Lacroute, députée LR de Seine-et-Marne, a déposé un amendement à la loi LOM destiné à « sanctuariser le versement transport des entreprises, non pour introduire la gratuité mais pour développer les offres de transport collectif ».

Accès au transport collectif et tarification : un état des lieux

Si la majorité des automobilistes privilégie la voiture pour sa facilité d'usage et son confort malgré son coût élevé, de nombreux ménages modestes n'ont pas de voiture ou en restreignent l'usage, et accèdent difficilement au transport public.

Le mouvement des gilets jaunes a mis en relief le coût des déplacements dans les zones périurbaines et rurales. La marche et l'usage du vélo restent très peu utilisés malgré l'émergence rapide du vélo à assistance électrique (VAE). Le covoiturage et l'autopartage ne répondent qu'à une part minoritaire des besoins. La forte dépendance à la voiture, même pour les trajets courts, est liée à la dispersion de l'habitat, au zonage de l'espace (habitat, commerces, activités), à la dévitalisation des centres des villes secondaires, à la pénurie de transport public.

Des besoins insatisfaits

L'implantation des ménages modestes dans les couronnes urbaines non desservies par les réseaux urbains se renforce. Même en banlieue parisienne, des communes à forte proportion d'habitat social sont mal desservies.

Quant aux besoins de déplacement à longue distance, ils concernent aussi la population à faibles revenus (FNAUT Infos 232), qu'il s'agisse de maintenir des liens familiaux dans les familles éclatées, de rendre visite à des parents peu mobiles, de rechercher un emploi, ou de voyager (40 % des ménages ne partent pas en vacances).

Des autorités organisatrices de transports publics ont donc mis en oeuvre des tarifications solidaires, en sélectionnant les bénéficiaires de deux manières :

- les titulaires d'aides sociales (les aides au déplacement ne concernent pas toujours tous les membres du ménage) ;
- les ménages identifiés par leur quotient familial, avec parfois plusieurs niveaux d'aide en fonction du quotient.

Les tarifs urbains

Des agglomérations proposent des tarifications solidaires. Des petits et moyens réseaux s'orientent même vers la gratuité, qui répond aux besoins immédiats des usagers à faibles revenus mais pénalise à terme l'investissement (FNAUT Infos 268).

Les réseaux urbains des grandes villes misent au contraire sur une participation active des usagers au financement du réseau, l'objectif étant un taux de couverture des coûts d'exploitation de 30 à 50 % nécessaire pour pouvoir développer l'offre. Une tarification solidaire, qui remplace peu à peu la tarification par âge, est alors indispensable pour rendre le service accessible à tous.

Des municipalités aident également les mobilités actives : aménagements de voirie, abris, vélos en libre service ou en location, aides à l'achat de VAE. Des actions sont par-

fois ciblées vers des quartiers populaires (ateliers d'insertion vélo, apprentissage du vélo).

Les tarifs régionaux

Les tarifs TER favorisent les abonnés réguliers (travailleurs, scolaires), dont par ailleurs les employeurs prennent en charge la moitié du coût de l'abonnement. Les usagers qui ont des horaires irréguliers et les travailleurs indépendants sont pénalisés.

Pour les voyages occasionnels, des cartes donnent droit à des réductions. Des offres bon marché sont souvent proposées en week-end ou pour des événements, et de plus en plus conditionnées à un achat sur internet. Ces offres d'opportunité visent des publics spécifiques plus que les ménages à faibles revenus, nombreux à mal maîtriser internet. Les Régions se mobilisent aussi pour le covoiturage, mais les résultats risquent d'être limités, en particulier dans les zones peu denses.

Des pratiques hétérogènes

Les Régions ayant créé des tarifications TER solidaires proposent soit des tarifs fortement réduits, soit des trajets gratuits en nombre limité.

L'Île-de-France, la Bretagne, AURA... proposent 75% de réduction à un large panel d'usagers à faibles revenus.

L'Occitanie offre aux bénéficiaires de RSA et demandeurs d'emploi 20 trajets gratuits tous les six mois. L'Aquitaine offre aussi des trajets gratuits.

L'ex-Région Poitou-Charentes, le Centre Val de Loire et les Pays-de-la-Loire restreignent leurs aides aux usagers à la recherche d'un emploi.

La liberté tarifaire des Régions ne va pas réduire ces disparités. Le TER peut donc être très coûteux pour une famille à faible revenu. Ainsi en Région Centre, un aller/retour Bourges-Chinon (moins de 200 km) revient à 162 € pour un ménage de 3 personnes sans cartes de réduction, ce qui est la règle pour les usagers occasionnels). Les comparateurs routiers donnent un tarif AR (péage et carburant) de 60 €, moins si l'on n'emprunte pas les autoroutes.

Les régions, qui ont une compétence générale « mobilité », mais n'en ont pas spécifiquement sur la voirie, ont encore peu d'actions en faveur des modes actifs, à part la mise en place d'abris vélos dans les pôles d'échange. Plus rares encore sont celles qui cofinancent réellement d'autres actions favorisant la multimodalité : accès aux pôles transport, cofinancement du VAE...

Les trajets à longue distance

Pour les trajets à longue distance, les tarifications sociales existantes ne sont plus adaptées aux besoins. Le billet congé payé ne concerne que les salariés et date de l'époque où l'on partait une fois par an « aux grandes vacances ».

La carte famille nombreuse ne touche que les familles nombreuses, qui se raréfient, et est fournie sans distinction de revenu. Pôle Emploi délivre cependant une aide pour des cas spécifiques : concours, entretien d'embauche...

De nouvelles offres à bas coût sont apparues dans l'aérien et les transports terrestres. Mais les TGV Ouigo ne desservent que les métropoles. Les cars « Macron » évitent les villes moyennes ou petites. Et les tarifs peuvent être élevés en période de pointe. Il reste donc de nombreux cas où les déplacements longue distance sont difficiles pour les usagers à faibles revenus. Ceci a plusieurs effets : réduction des déplacements au détriment des familles et de l'économie, fraude dans les transports collectifs, report sur des modes les plus polluants. Une partie importante de la population se sent marginalisée.

Les trajets internationaux

Les déplacements pendulaires de proximité ne concernent que quelques liaisons, utilisées massivement par les travailleurs frontaliers : Genève - Haute-Savoie, Luxembourg-Lorraine...

Sur les trajets internationaux, les pré-carriers des opérateurs nationaux compliquent les trajets à bon marché : pour un trajet Lille-Bruxelles, il faut soit accepter les tarifs du Thalys, soit changer à Tournai et utiliser deux trains omnibus.

L'offre ferroviaire à bas coût reste réduite (Izy sur Paris Bruxelles, lancé pour contrer Blablacar et les cars) et n'intègre pas les correspondances.

Les systèmes Interrail ou Eurail sont orientés tourisme et permettent des trajets multiples pendant une durée limitée, plutôt que plusieurs déplacements répartis dans l'année.

Tout ceci conforte le développement des compagnies aériennes low-cost, des compagnies de car et du covoiturage.

Conclusion : les besoins de déplacement de proximité des ménages à faibles revenus ne sont pris en charge que par une partie des agglomérations et des Régions. Les besoins sociaux de déplacement à moyenne et longue distance sont mal assurés, sauf entre les grandes villes, là où les offres se sont diversifiées. Les usagers à faibles revenus doivent se contenter des modes les plus lents, de services peu fréquents et à des horaires décalés.

Dominique Romann ■

Brèves

Un homme de bon sens

Dans son rapport publié le 14 janvier 2019, « Dématérialisation et inégalités d'accès aux services publics », le défenseur des droits Jacques Toubon tire le signal d'alarme sur la dématérialisation à marche forcée des services publics qui laisse sur le bord de chemin un grand nombre d'usagers : 20 % des Français n'ont pas accès à internet, et 33 % qui y ont accès éprouvent de grandes difficultés à l'utiliser.

Il condamne le tout ou rien en matière de numérique obligé. Son analyse rejoint celle de la FNAUT dans le secteur des transports collectifs.

« La dématérialisation peut améliorer l'accès de chacun à ses droits. Mais elle ne doit pas se résumer à pallier la disparition des services publics sur certains territoires et à privilégier une approche budgétaire et comptable. Il faut tenir compte des difficultés bien réelles d'une partie de la population et des besoins spécifiques de certaines catégories d'usagers.

L'évolution actuelle aboutit à une déresponsabilisation des pouvoirs publics, elle renvoie notamment à la sphère associative la prise en charge de l'accompagnement des usagers, ou mise sur le secteur privé pour compenser les défaillances du service public ».

Le Défenseur des droits fait des préconisations, notamment :

- conserver toujours plusieurs modalités d'accès aux services publics, donc inscrire dans la loi qu'aucune démarche ne puisse être accessible « uniquement » par voie dématérialisée ;

- mieux former les agents publics à la détection des publics en difficulté.

Une dose de convivialité ?

On se souvient qu'à la demande d'élus bourguignons et rhônalpins très attentifs aux difficultés rencontrées par les voyageurs, la gare de Paris-Bercy a été rebaptisée, en 2016, gare de Bercy-Bourgogne-Pays d'Auvergne. Les voyageurs, eux, auraient préféré qu'on se préoccupe des retards des trains, ou qu'on accélère la modernisation des lignes Clermont-Béziers/Nîmes.

Autre décision de la plus haute importance pour les usagers du TER : Jean Rottner, président de la Région Grand-Est, a obtenu de la SNCF que des annonces en dialecte alsacien soient diffusées par les contrôleurs dans les TER afin d'encourager le bilinguisme « tout en injectant une dose de convivialité ».

Que les fiches horaires des TER de la vallée de la Marne aient été diffusées en temps utile aurait sans doute apporté davantage de convivialité aux usagers...

A quand des annonces en franco-provençal dans les TER rhodaniens pour faire oublier les retards ?

Gratuité

La gratuité des transports peut revêtir des formes variées. A Alençon, Arcachon et Arras, des navettes sont gratuites dans le centre, le reste du réseau est payant. A Quimper, la gratuité n'a été instaurée que les samedis et dimanches. A Compiègne, le réseau est gratuit sauf le dimanche et les jours fériés. A Carhaix et Libourne, la gratuité n'a été introduite que sur une partie du territoire urbain. A Béziers et Rodez, les élus ont préféré une tarification très basse. A Manosque et Bar-le-Duc, la gratuité a été abandonnée.

Gratuité ?

Un réseau saturé à Paris, c'est ce qui se produirait, selon un rapport commandé par la région Île-de-France à un comité d'experts. « La gratuité, idée évidemment attractive, n'est pas en mesure de répondre aux défis qui se posent dans les transports publics, elle est même de nature à les aggraver.

La fréquentation des transports publics augmenterait de 6 à 10%, au détriment de la marche et du vélo, ce qui n'est évidemment pas le but recherché », explique Jacques Rapoport, le président du comité. Quant à l'impact écologique de la gratuité, il serait très limité : la circulation parisienne ne baisserait que de 2%, avec un effet minime sur la qualité de l'air.

Trottinettes et autres EDP

La multiplication en ville des EDP (engins de déplacement personnels : skate, patin à roulettes, overboard, gyropode, segway...) finit par poser un vrai problème de sécurité aux nombreux autres usagers de l'espace public urbain : piétons jeunes ou âgés, cyclistes, personnes mal-voyantes, non-voyantes ou à mobilité réduite.

Pour nos associations (FNAUT, FUB, 60 Millions de Piétons, Rue de l'Avenir), il est urgent que la place de tous ces engins soit clarifiée :

- le trottoir doit être sanctuarisé, c'est le domaine réservé aux piétons et aux personnes handicapées se déplaçant en fauteuil roulant ; il doit être désencombré (terrasses de commerces, poteaux de signalisation automobile...);

- les pistes cyclables sont faites pour les cyclistes ; pour que d'autres engins y soient autorisés, il faut que des conditions strictes soient remplies (vitesse maximale comprise inférieures à 25 km/h, de bons freins, un bon éclairage) ; tous les autres engins personnels doivent être totalement proscrits ;

- les engins personnels en location (trottinettes, gyropodes...) doivent être déposés dans des endroits précis, définis par la ville et ne gênant pas le passage des piétons ; la dépose en free floating ne doit pas être possible.

Chroniques du Lyon-Turin

- Au cours de son examen du projet de loi LOM, le Sénat, à l'initiative de Michel Savin, sénateur LR de l'Isère, a réintroduit dans les priorités d'investissements la réalisation des voies d'accès depuis Lyon au tunnel interfrontalier de la liaison Lyon-Turin : le projet combine « transition énergétique, mobilité du quotidien et développement du fret ferroviaire ».

- A l'occasion d'une nouvelle manifestation de soutien au Lyon-Turin, menacé par le mouvement italien 5*, **20 000 personnes** ont défilé le 6 avril dans les rues de Turin. Leur slogan : le Lyon-Turin fait rimer cohésion européenne, développement économique et lutte contre le réchauffement climatique.

- **Les appels d'offres** pour la poursuite du tunnel de base ont été lancés avec l'accord de la France et de l'Italie, mais il faudra attendre encore six mois pour qu'une décision définitive soit prise par les deux gouvernements.

- **Jean-Claude Juncker**, président de la Commission Européenne, a rappelé que la part modale du rail dans le transport du fret entre la France et l'Italie était inférieure à 9 % alors qu'elle pourrait passer à 40 % une fois la nouvelle liaison mise en place.

- **Eurostat**, direction de la Commission européenne chargée de l'information statistique à l'échelle communautaire, prévoit une hausse de 182 % du volume du fret transporté en Europe : il est donc essentiel que cette hausse puisse être absorbée par le rail.

- Le Lyon-Turin pourrait capter à la fois des flux nord-sud et est-ouest. Il pourrait donc bénéficier du développement progressif de la « **nouvelle route de la soie** » lancée en 2013 par la Chine (le transport terrestre du fret dure 15 jours au lieu de 45 par la mer).

- **La Commission nationale du débat public (CNDP)** vient d'organiser un débat sur les aménagements souhaitables du nœud ferroviaire lyonnais, de plus en plus saturé. Les liaisons voyageurs entre Lyon et les agglomérations du sillon alpin (Grenoble, Chambéry, Aix, Annecy) et le transport du fret entre la France et l'Italie sont directement concernés.

- **La ministre des Transports** s'est à nouveau engagée en faveur du Lyon-Turin conçu comme un tout cohérent : elle a confirmé clairement la nécessité d'aménager des voies d'accès performantes au tunnel de base (le Comité d'Orientation des Infrastructures présidé par Philippe Duron préconisait stupidement de ne s'en préoccuper qu'à partir de 2038...). Un comité de pilotage est mis en place sous l'autorité du préfet de la Région AuRA.

Colloque : les déplacements dans les villes moyennes

Colloque organisé par la FNAUT avec le soutien de l'association Villes de France

le jeudi 10 octobre 2019 - Salle Victor Hugo, 101 rue de l'Université, Paris 7^e.

Quel est le rôle souhaitable de chaque mode de transport dans les villes moyennes ? Quel est l'impact de la politique d'urbanisme sur les déplacements ? Alors que l'organisation des déplacements s'est améliorée ces dernières années dans les grandes villes françaises, la circulation automobile s'est renforcée dans les villes moyennes. Au cours de ce colloque, les raisons de ces évolutions contrastées seront analysées, le matin par des experts, l'après-midi lors de deux tables-rondes réunissant des élus, des journalistes et des représentants de la FNAUT.

Programme

- 9h30 **Ouverture du colloque**
Benoît Simian, député de la Gironde, président d'Avenir-Transport
Bruno Gazeau, président de la FNAUT
Caroline Cayeux, présidente de l'association Villes de France
- 10h **La géographie des villes moyennes**
Exposé de Francis Beaucire, géographe
- 10h20 **Panorama de la mobilité dans les villes moyennes**
Exposé de Stéphane Chanut, chef du département Déplacements durables, CEREMA
- 10h 50 **Parts des différents modes de déplacement dans les villes moyennes**
Présentation des bonnes pratiques
Exposé de Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC
- 11h20 Débat avec la salle
- 12h *Déjeuner libre*
- 14h **Table ronde n°1 : Les déplacements dans les villes moyennes**
Animé par Benoît Lasserre, journaliste
Participants : Jean-François Debat, maire de Bourg-en-Bresse*
Jean-Pierre Farandou, président de Keolis
Olivier Gacquerre, maire de Béthune*
Anne-Marie Ghémard, vice-présidente de la FNAUT
Olivier Razemon, journaliste
- 15h15 **Table ronde n°2 : L'accès aux villes moyennes par train et autocar**
Animé par Pierre Zembri, professeur à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée
Participants : Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV
François Commeinhes, maire de Sète*
Frank Lacroix, directeur général TER, SNCF Mobilités
Christiane Dupart, vice-présidente de la FNAUT
David Valence, vice-président de la Région Grand-Est, maire de Saint-Dié*
- 16h30 **Clôture du colloque**
Elisabeth Borne, ministre des Transports

* sous réserve de confirmation

Ouverture des inscriptions le 1^{er} août sur le site : [http : colloque.fnaut.fr](http://colloque.fnaut.fr)

Inscription gratuite dans la limite des places disponibles

Pour tout renseignement, adressez un mail à fabrice.michel@fnaut.fr



Auto-Train : régression et fin

Créés en 1957, les Trains Auto-Couchettes (TAC) transportaient les voitures comme des bagages accompagnés sur des wagons porte-autos accrochés aux trains de nuit : le client prenait le même train que sa voiture.

Depuis 2001, le service Auto-train consiste à transporter des voitures et des motos par convois de fret spécifiques vers des terminaux que les propriétaires des véhicules rejoignent par train ou tout autre moyen.

Très apprécié des retraités (plus de 60 % des usagers), ce service réduit la pollution et l'usure du véhicule, épargne la fatigue des passagers, évite des frais d'hôtel (les retraités coupent souvent un voyage en voiture par une étape), désengorge les routes et supprime tout risque d'accident de la route.

Le service a connu son apogée au milieu des années 1980 avec 350 000 véhicules transportés puis a été concurrencé par les autoroutes. En 1981, on comptait 32 terminaux répartis dans toute la France avec 52 liaisons en France et 31 destinations vers l'étranger. En 2000, il ne restait que 23 terminaux. Les destinations vers l'étranger ont été progressivement supprimées.

En 2003, pour stopper la dégradation et intervenir auprès de la SNCF qui, dans une attitude malthusienne, fermait l'une après l'autre les destinations « déficitaires », l'Association des Usagers du Transport Auto-Train (AUTAUT) a été créée. Mais la chute du service s'est poursuivie : suppression des liaisons province/province en 2011 puis des liaisons internationales restantes en 2015, réduction des fréquences des dessertes et des plages horaires pour la dépose et la reprise des véhicules et, fin 2017, fermeture des dessertes du Sud-ouest (Bordeaux, Biarritz, Brive et Toulouse), de Briançon, Lyon et Narbonne.

En 2018, le nombre de véhicules transportés a été inférieur à 40 000 ; le déficit, égal au chiffre d'affaires, a été de 6 M€ pour un taux de remplissage de 68 %. Ne subsistent en été 2019 que 5 relations sur 12, entre Paris-Bercy et Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus et Nice.

De surcroît, la SNCF, au mépris total de la préservation de l'environnement et

de la sécurité routière, propose désormais différents services de transport d'automobiles par la route, soit par conduite du véhicule par un chauffeur amateur ou professionnel, soit par camion, à des coûts astronomiques et avec des délais déraisonnables allant de plusieurs jours à plusieurs semaines...

Finalement, clap de fin pour le service auto/train : la SNCF vient de décider de supprimer totalement ce service à partir de décembre 2019.

Bernard Courtois,
président d'honneur de l'AUTAUT ■

Bien dit

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT : « La SNCF va supprimer un service qui apportait du confort et de la sécurité à ses clients. Encore une fois, elle prend le problème à l'envers : au lieu d'améliorer sa rentabilité globale, elle supprime ce qui n'est pas rentable, comme elle l'a déjà fait en supprimant les trains de nuit ou les lignes transversales. Elle veut maintenant supprimer la ligne de fret Perpignan-Rungis. Demain, que supprimera-t-elle ? Tous les Intercités ? Une partie des TGV ? ».

Fabien Villedieu, porte-parole du syndicat SUD-Rail : « tout a été fait pour tuer l'Auto-Train ; en plein débat sur la transition écologique, la suppression de ce service est un non-sens ».

Langage moderne

Ne dites plus « gare SNCF » mais, comme Gares et Connexions, gestionnaire des gares, « City Booster ». OK ?

Ne dites plus BHNS, bus à haut niveau de service, ou BRT, bus rapid transit, mais BGV, bus à grande vitesse.

Nouveau nom

La Métropole Européenne de Lille a décidé de faire 17 M€ d'économies par an en réduisant l'offre de son réseau (- 8 %)... Mais que l'utilisateur ne s'inquiète pas, l'exploitant change de nom : Transporteur devient Ilévia pour « provoquer une rupture de comportement, et incarner une nouvelle ère de mobilité ».

Les perles du volant

Karine Vidonne, Didier Angheben et Franck Perriard, moniteurs d'auto-écoles, viennent de publier « Les petites âneries du permis de conduire » aux éditions François Bourin. En voici un échantillon.

- En marche arrière, quand on tourne le volant, ce sont bien les roues arrière qui tournent, non ?
- pour se garer, on est obligé de choisir une place où il n'y a personne ?
- face à un mur, je mets la marche avant ou la marche arrière ?
- est-ce qu'on peut dépasser lorsqu'on est à l'arrêt ?
- le moniteur : pourquoi tu roules à 40 ? ; l'élève : c'est limité à 30 ;
- pour freiner, je suis obligé d'arrêter d'accélérer ?
- le moniteur : dans quelles conditions doit-on contrôler la pression des pneus ? l'élève : à l'arrêt ;
- le moniteur : pourquoi mets-tu la cinquième ? L'élève : il y a marqué « 90 » derrière le camion qui est devant ;
- l'élève au moniteur : j'ai oublié mes lunettes, mais ne vous inquiétez pas, je viens de boire un café ;
- le moniteur demande à un nouvel élève s'il sait démarrer une voiture ; l'élève a besoin d'une précision importante : avec ou sans la clé ?
- une élève, pour démarrer, engage la deuxième à la place de la première ; le moniteur s'en étonne ; l'élève : c'est pour gagner du temps !
- le frein, ça fonctionne aussi en marche arrière ?
- c'est fou, si je me retourne complètement, je vois la même chose que dans mon rétroviseur, c'est bien pensé quand même !
- le moniteur rappelle à l'élève qu'il doit laisser traverser les piétons ; l'élève : je dois m'arrêter à chaque fois ?
- lors d'une conduite de nuit, le moniteur se fâche : mais enfin, regarde dans ton rétro ! l'élève : pour quoi faire ? on n'y voit rien de toute façon !
- l'élève : je veux bien me retourner pour regarder derrière quand je recule mais je vois plus ce qui se passe devant. Faudrait un rétroviseur à l'arrière pour voir devant quand on recule !

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°275 - 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>