

Un maillage fragilisé

Dès 2004 (FNAUT Infos 125), la FNAUT a dénoncé la dégradation déjà bien visible des infrastructures ferroviaires (des ralentissements de trains étaient déjà nécessaires sur 1 000 km de lignes pour garantir la sécurité des circulations) et la réduction des crédits, déjà notoirement insuffisants, consacrés à leur régénération : « dégradation des performances, désaffection de la clientèle, utilité sociale moindre pour un coût plus élevé : un processus de contraction du réseau ferré se met insidieusement en place ».

La FNAUT avait vu juste. Aujourd'hui, des ralentissements sont observés sur plus de 5 000 km de lignes, et de nombreuses lignes régionales et même inter-régionales, mal exploitées, ont disparu ou sont menacées...

Les responsables politiques étaient pourtant avertis depuis longtemps. Loïc Le Floch-Prigent, éphémère mais vigoureux président de la SNCF de décembre 1995 à juillet 1996, déclarait en effet : « le train est un outil essentiel et nous avons la chance d'avoir conservé un réseau très maillé. Il va falloir apprendre, non à vouloir « fermer » les lignes, mais à les valoriser en multipliant les cadences et en diminuant les prix pour les clients, c'est cela le monde moderne vers lequel nous allons, celui du développement durable. Dans l'avenir, c'est le train qui globalement sera le mode de transport le moins coûteux pour la collectivité, encore faut-il que celle-ci accepte d'investir comme l'ont fait nos voisins ».

Cette excellente leçon de politique ferroviaire est malheureusement toujours incomprise ou refusée. Il suffit de lire les rapports Duron et Spinetta pour le constater. Mais il est encore temps de réagir et de suivre l'exemple de nos voisins européens (FNAUT Infos 267).

Bruno Gazeau, président de la FNAUT ■

Sommaire

Dossier : maillage du réseau ferré français	
L'évolution du réseau	2
Pourquoi et comment remailler le réseau ferré	3
Maillage du réseau ferré classique	4
Maillage du réseau des LGV	5
Maillage des LGV et du réseau classique	6
La FNAUT trop ferroviaire ?	7
Petites lignes	9-10
Actualités	11-12

Pourquoi et comment remailler le réseau ferré français



Un réseau ferré mieux maillé est indispensable si l'on veut fiabiliser les services ferroviaires, éviter aux voyageurs de longs détours, stimuler le trafic de fret et mettre en œuvre un aménagement du territoire rationnel et équitable. Dans une étude réalisée pour SNCF Réseau, la FNAUT a montré comment renforcer le maillage du réseau ferré classique, celui du réseau à grande vitesse et les connexions entre les deux réseaux. Nos propositions visent à redonner de la souplesse et de l'attrait au rail. Elles sont ambitieuses et éloignées des orientations malthusiennes actuelles, mais la fiscalité environnementale permettrait de les financer : c'est d'abord une question de volonté politique. ➤

Une vision archaïque du rail

Bien connu pour sa phobie du rail, l'universitaire Rémy Prud'homme affirme (Les Echos du 29 mars 2018) : « ça n'est pas la SNCF le problème, c'est le rail. La stratégie engagée consiste à investir davantage sur le réseau : on est là en pleine absurdité. Cette stratégie repose sur l'idée que le rail est un secteur d'avenir et que la SNCF est une entreprise du passé : c'est le contraire qui est vrai. La SNCF est un bouc émissaire commode, le rail n'est plus - et ne redeviendra pas - le mode transport dominant et le facteur de progrès qu'il a été. Le problème consiste à gérer son déclin, pas à essayer de l'empêcher. Restent au rail quelques domaines de pertinence importants mais limités ».

M. Prud'homme termine sa tribune par sa diatribe rituelle contre la liaison Lyon-Turin, un projet « inutile qui coûtera près de 30 milliards » (ce seul chiffre montre qu'il ne connaît pas le dossier - voir FNAUT Infos 263 - et qu'il ignore tout des réalités ferroviaires).

M. Prud'homme sait-il que, si le rail se porte mal en France (et la SNCF en partage la responsabilité avec un Etat qui n'a jamais eu de stratégie dans le secteur des transports), il se porte au contraire fort bien chez nos voisins européens ? Sait-il que le fret ferroviaire s'est développé en Allemagne alors qu'il périclitait en France ? Que les « petites lignes » sont très fréquentées en Suisse, en Allemagne, en Italie ? Que la clientèle du train a doublé en Grande-Bretagne depuis 20 ans ? Que les trains de nuit abandonnés par la DB sont exploités avec succès par les ÖBB ?

Service public, desserte des territoires, environnement : ces mots ne veulent rien dire pour M. Prud'homme. Comme M. Spinetta, il considère que le train est un mode de transport du passé. Qu'il voyage un peu en Europe... ou en France : il apprendrait que le volume de la clientèle du TGV Paris-Toulouse a doublé depuis l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux en juillet 2017.

Jean Sivardière ■

L'évolution du réseau ferré français

Conséquences de la contraction du réseau classique

Un réseau ferré très dense s'est développé rapidement au cours du 19^e siècle et au début du 20^e pour atteindre son extension maximale entre 1910 et 1930.



Le réseau ferré comptait 3 000 km en 1852, 17 440 km en 1870, 42 600 km en 1932 (55 000 km avec les lignes d'intérêt local).

Le Blanc et La Châtre (Indre), petites villes de 5 à 7 000 habitants à l'époque, étaient alors au centre d'étoiles ferroviaires à 5 branches !

La loi Legrand (1842)

Première loi ferroviaire française, la loi Legrand du 11 juin 1842 définissait un réseau radial (l'étoile de Legrand à 7 branches) mais aussi deux transversales (Bordeaux-Marseille et Strasbourg-Lyon). Jusque vers 1860, le réseau est étoilé. Les villes voisines de Brest et Quimper sont reliées à Paris bien avant de l'être entre elles.

Mais les premières lignes transversales apparaissent vite : Caen-Tours, Clermont-Lyon, Lille-Thionville et la transversale sud Bordeaux-Marseille. Dès 1870, l'étoile de Legrand n'est plus visible sur le plan du réseau.

Le plan Freycinet (1879-1880)

Puis le plan Freycinet a constitué un programme d'aménagement ferroviaire du territoire (1879 : lignes principales et régionales ; 1880 : lignes locales).

Ce plan a été critiqué par la suite pour son surdimensionnement, mais il répondait aux besoins d'une époque où le monde rural était très peuplé et les activités industrielles très dispersées sur le territoire (mines, métallurgie), et où ni l'automobile, ni l'autocar ni le camion n'existaient.

Le rail était alors le seul mode de transport offrant à la fois la vitesse, le confort, la sécurité et une forte capacité.

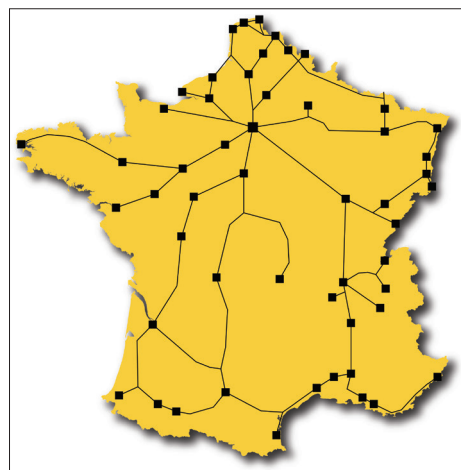
Une contraction rapide

Les lignes les plus déficitaires ont rapidement disparu dès 1920, à la suite de l'exode rural, des déficiences des exploitants (politique commerciale peu agressive, coûts d'exploitation élevés) et de la concurrence vigoureuse, soutenue par l'Etat et les collectivités, de l'automobile, de

l'autocar (les premières lignes d'autocar ont été lancées par les compagnies ferroviaires...) et du camion. Puis l'élégage se poursuit. De 43 000 km de lignes en 1938 (création de la SNCF), le réseau passe à 34 600 km en 1982. L'élégage s'est ensuite ralenti : de 1982 à 2010, 2000 km de lignes environ ont été fermés au trafic voyageurs, mais le rythme des fermetures s'est à nouveau accéléré récemment.

L'hypothèse d'un réseau noyau

En mai 1970, le ministère des Transports publie une « étude d'un réseau ferroviaire simplifié » basé sur l'hypothèse d'une concentration de l'activité ferroviaire sur un réseau noyau voyageurs. Conclusion : « le réseau optimum rentable pour le trafic rapide et express pourrait être compris entre 15 000 et 18 000 km ». Cette idée d'un réseau noyau se retrouve dans le rapport Guillaumat (1978). Carte ci-dessous.



Réouvertures et raccordements

Inversement, depuis 1981, environ 2800 km de LGV ont été construits.

De nombreuses grandes lignes (Alpes, Bretagne...) ont été électrifiées, en particulier pour permettre une extension de l'effet TGV.

Diverses lignes classiques ont été rouvertes au trafic voyageurs, à l'initiative de l'Etat (Nice-Coni, 4 lignes régionales en 1982), de Régions (Bréauté-Fécamp), d'associations (Cannes-Grasse, Nantes-Pornic/Saint-Gilles-Croix-de-Vie), de la Suisse (La Cluse-Bellegarde, Belfort-Delle) ou de chargeurs (Serqueux-Gisors).

Des shunts de gares secondaires ont également été créés à Jussy, Culoz (1979), Commequiers (1982), Saint-Germain-des-Fossés (2006), Perrigny (2011), Mulhouse (2012), Courbessac (2013)... pour éviter des rebroussements.

Signalons aussi des raccordements entre LGV et lignes classiques (Avignon, 2013 ; Valence TGV, 2014) et même entre LGV (la virgule de Sablé, une idée originale de la FNAUT Pays de la Loire).

Les conséquences sont très néfastes pour l'aménagement du territoire.

- Plus de 50 agglomérations de plus de 10 000 habitants (situées hors périphérie d'une métropole) ne sont plus reliées au réseau ferré, certaines d'entre elles regroupant plus de 30 000 habitants (Draguignan).

- Des gares auparavant au centre d'étoiles ferroviaires étoffées (Troyes, Arles) sont devenues de simples gares de passage ; Montluçon, centre d'une aire urbaine de 80 000 habitants, est même devenu un quasi - cul-de-sac.

- Des relations directes entre grandes villes voisines sont devenues impossibles (Nantes - Poitiers, Rennes - Saint-Nazaire, Nantes - Niort, Le Mans - Orléans, Orléans - Chartres, Lorient - Saint-Brieuc, Chartres - Rouen, Châlons - Troyes, Troyes - Auxerre, Auxerre - Nevers, Tours - Châteauroux, Poitiers - Châteauroux, Châteauroux - Montluçon, Périgueux - Angoulême...).

- De grandes relations transversales ont disparu : Toulouse-Lyon qui desservait 5 préfectures (Albi, Rodez, Mende, Le Puy, Saint-Etienne), Grenoble-Nice par Veynes et Digne, Aurillac-Bordeaux, Calais-Bâle, ... D'autres relations interrégionales (Montluçon-Ussel, Clermont-Limoges/Ussel, Clermont - Saint-Etienne) ont disparu récemment.

- Alors que la création de l'Union européenne devait faciliter les échanges avec nos voisins, bien des relations transfrontalières ont disparu avec la Belgique, l'Allemagne, la Suisse (ligne du sud Léman) et l'Espagne (Pau-Canfranc). La réouverture de la ligne Belfort-Delle est une exception, mais c'est un ratage (FNAUT Infos 275)...

- Des « déserts ferroviaires » sont apparus : la Bretagne intérieure, la Normandie, le Sud-Ouest, les Alpes du sud. En 1973, l'Ardèche est devenue le seul département français privé de train (l'année du premier choc pétrolier ...). Depuis 2008, le vaste territoire compris entre le Rhône, la ligne Paris-Toulouse, Clermont-Ferrand et la transversale sud n'est relié à Paris que par un seul train direct (Paris-Rodez de nuit).

- A ces évolutions, il faut ajouter le démaillage lié à l'apparition d'un réseau de LGV très mal connecté au réseau classique, avec la création de gares implantées en périphéries urbaines ou même en rase campagne.

- La contraction du réseau a entraîné un report sur la route du transport du fret, y compris pondéreux et matières dangereuses. Des centrales nucléaires et La Hague ne sont pas reliées au réseau ferré bien qu'elles aient à évacuer des déchets radioactifs.

Comment remailler ?

Le maillage du réseau peut être fortement amélioré par des mesures d'exploitation (remaillage « temporel »). Mais des investissements resteront nécessaires (remaillage « spatial »).

L'exploitation du réseau

La gestion des correspondances, parfois aberrante (FNAUT Infos 249, 254), est le point clé. On peut réduire les temps d'attente en augmentant la fréquence des trains. Les Régions peuvent supprimer les coupures apparues entre réseaux régionaux voisins, un effet pervers de la régionalisation du TER.

On peut aussi créer de nouvelles correspondances en « croisant » des relations, par exemple Troyes-Belfort et Reims-Dijon à Chaumont, afin d'améliorer la fréquentation des « bouts de lignes » les moins fréquentés.

On peut enfin supprimer des correspondances en créant des liaisons directes à long parcours (voir le Thello Marseille-Milan), en mettant bout à bout deux relations existantes sans surcoût d'exploitation ou en faisant circuler des trains multitranche.

L'investissement

Il ne s'agit pas, bien sûr, de revenir au réseau Freycinet, adapté à un passé révolu, mais d'adapter le réseau actuel aux évolutions de la démographie et aux nouvelles exigences des utilisateurs du rail, et de contribuer à un réaménagement du territoire.

Deux types d'opérations susceptibles de corriger la contraction du réseau ferré doivent être étudiés :

- rétablir des dessertes régionales, essentiellement en milieu périurbain, et des lignes capillaires fret en antenne afin de mieux couvrir le territoire ;
- établir ou rétablir des continuités sur des itinéraires ferroviaires à plus longue distance, il s'agit alors d'un véritable remaillage du réseau.

La première action à lancer, afin d'éviter une fuite de la clientèle, consiste à faire disparaître les multiples zones de ralentissement des trains en régénérant et en modernisant les voies, les ouvrages d'art, la signalisation.

Il faut sauvegarder les lignes menacées de disparition, même s'il s'agit de lignes dites « secondaires ». Mais des opérations de plus grande envergure peuvent être nécessaires :

- l'électrification de certaines lignes, en particulier pour le trafic de fret ;
- la construction de raccordements permettant de fiabiliser l'exploitation, d'éviter des rebroussements, ou de créer des correspondances TGV-TER ;
- la réouverture de lignes (et d'abord la préservation de leurs emprises) ;
- la construction de lignes nouvelles.

Pourquoi remailler le réseau ferré



Gare du Tréport (MD)

Un réseau surdimensionné ?

Sur environ 31 000 km de lignes aujourd'hui (16 000 km sont électrifiés), le réseau compte 22 000 km de lignes voyageurs (dont 2 800 km de LGV en 2017, 15 000 km de lignes classiques principales et 4 000 km de lignes dédiées au TER), et 9 000 km de lignes dédiées au fret.

Selon une idée à la mode, dont la Cour des comptes a fait un leitmotiv, le réseau actuel serait trop dense : 5,5 km de lignes pour 100 km² de territoire en moyenne, ou 460 km par million d'habitants. Mais en Allemagne, ces ratios sont respectivement de 12 km et 512 km et, en Suisse, de 12 km et 625 km : ces deux pays entretiennent-ils par plaisir des réseaux surdimensionnés, ou ont-ils adapté ces réseaux aux besoins de la collectivité ? Une comparaison plus fine devrait d'ailleurs exclure l'Ile-de-France, sans équivalent à l'étranger sauf la région londonienne.

Remailler face à la route

Le réseau routier est bidimensionnel et densément maillé. L'automobiliste et le camionneur passent aisément d'une route communale à une départementale ou nationale, ou à une autoroute. À l'inverse, le rail est handicapé par son caractère unidimensionnel, son réseau bien moins étoffé, la nécessité de massifier le trafic et l'absence de vision d'ensemble (TER, TET, TGV) de la SNCF. Il ne possède pas la souplesse nécessaire pour rivaliser efficacement avec la route, qui est son principal concurrent. Un meilleur maillage du réseau peut lui redonner de la compétitivité. Il répond à trois objectifs, technique, commercial et politique : fiabiliser l'exploitation, faciliter le transport des voyageurs et du fret (créer des lignes dédiées au fret suivant le plan Borloo), réaménager le territoire.

Fiabiliser l'exploitation

En cas de difficultés graves (incidents techniques, actes de malveillance, suicides) exigeant une longue immobilisation des trains, ou en cas de travaux importants nécessitant la fermeture provisoire de certaines lignes, les perturbations du trafic sont trop lentement résorbées, la SNCF ne dispose plus des itinéraires alternatifs qui existaient autrefois. Or les travaux de maintenance et les incidents feront sans doute de plus en plus partie de

l'exploitation ferroviaire, compte-tenu de la vétusté et de l'utilisation intensive du réseau principal. Les voyageurs en subissent les conséquences : report peu apprécié sur l'auto-car ou suppression du service. Les chargeurs sont pénalisés eux aussi.

Faciliter l'usage du train

Le voyageur veut disposer d'itinéraires radiaux et transversaux assez directs entre gare de départ et gare de destination afin de minimiser les temps de parcours et la dépense, réduire le nombre des ruptures de charge et les pertes de temps qu'elles impliquent, voire pouvoir choisir entre des itinéraires différents.

Or la disparition d'itinéraires directs entre grandes villes voisines le contraint à accepter des détours longs (parfois de plusieurs dizaines de km) et coûteux, et des correspondances toujours pénibles. Le train classique doit au contraire relier deux grandes villes par plusieurs itinéraires afin d'assurer une bonne desserte des villes intermédiaires.

Quant aux chargeurs, demandeurs de vitesse et surtout de fiabilité car les usines et les commerces doivent être alimentés en continu, et toujours prêts à se tourner vers le camion, ils sont pénalisés par le maillage insuffisant du réseau actuel qui le rend plus vulnérable aux perturbations : manque de robustesse des horaires, conflits entre trains de fret et trains de voyageurs, détours imposés et encombrement de lignes ou nœuds déjà très chargés et soumis à des péages élevés, lacunes dans l'électrification ou le gabarit du réseau, augmentation des coûts.

Aménager le territoire en créant de nouveaux itinéraires

L'implantation de gares sur les LGV sans connexion avec les transports de proximité, la fragmentation de grands itinéraires transversaux, la disparition de lignes transfrontalières et la formation de vastes déserts ferroviaires ont créé des discontinuités dans les itinéraires souhaités par les voyageurs et chargeurs.

Or les voyageurs souhaitent pouvoir se déplacer librement, donc utiliser un véritable réseau, intermodal et bien maillé, et non un ensemble de lignes mal reliées entre elles. Un remaillage du réseau permettrait en particulier de créer de nouveaux itinéraires ferroviaires.

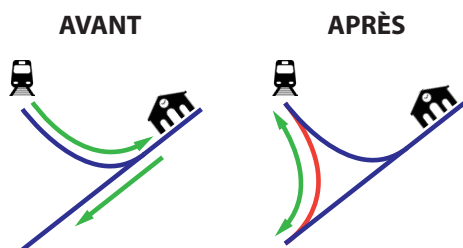
Le maillage du réseau classique

Nous supposons que le réseau classique a été remis en bon état - c'est la priorité évidente - et nous présentons diverses possibilités de maillage - électrifications, raccordements et shunts, réouvertures et création de lignes.

Electrifications

Les électrifications sont surtout utiles au trafic de fret. L'électrification de la ligne 4 entre Paris et Troyes ne créera aucun maillage nouveau, mais celle de la grande rocade parisienne Amiens-Reims-Châlons offrirait au port du Havre un débouché vers l'est et le sud-est qui élargirait son hinterland et éviterait un passage du fret par Paris.

Suppression de rebroussements

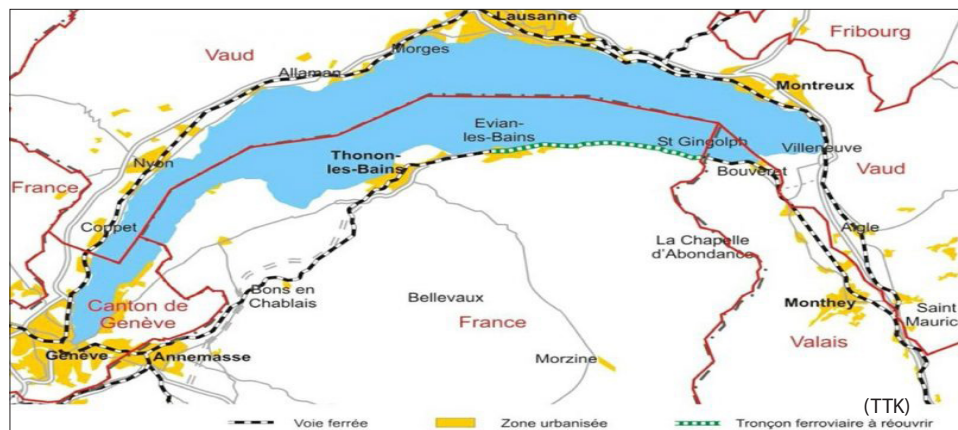


Si, au-delà d'une gare peu importante, une ligne présente une bifurcation, un raccordement en triangle entre les deux branches de cette bifurcation permet à un train Intercités utilisant successivement ces deux branches d'éviter un rebroussement et peut apporter un gain de temps notable.

De nombreuses suppressions de rebroussements sont encore possibles : à Annemasse pour accélérer les TGV Paris - Saint-Gervais (shunt d'Etrembières) et les TER Genève-Annecy (shunt d'Ambilly) ; à La Roche-sur-Foron sur l'itinéraire Annecy - Saint-Gervais ; à Gannat et Saint-Sulpice-Laurière sur Lyon-Bordeaux ; ou encore à Savenay sur Rennes - Saint-Nazaire.

Shunts longs

On peut aussi envisager des shunts plus longs destinés à éviter des détours de lignes sinueuses. Il a été imaginé, par exemple, de supprimer le détour par Voiron de la ligne Grenoble-Lyon grâce à un shunt entre Moirans et Rives afin d'accélérer les relations directes Grenoble-Lyon et Grenoble-Paris.



Réouvertures et nouveaux itinéraires

Le réseau ferré classique est encore structuré en « étoile de Legrand », car les lignes radiales sont les mieux équipées et donc les plus circulées. Un point essentiel à un réaménagement du territoire est donc la relance des relations transversales.

Des réouvertures de courtes sections permettent de rétablir de grands itinéraires interrégionaux disparus récemment. Ainsi la réouverture de la section Volvic-Ussel rétablirait la liaison transversale sud Clermont-Ferrand - Brive-Bordeaux/Limoges.

La réouverture de la ligne Digne - Saint-Auban (22 km) rétablirait une liaison ferrée Alpazur entre Grenoble et Nice par correspondance entre des trains Grenoble-Digne à créer et CP à Saint-Auban, sans passage Valence.

Il est intéressant d'imaginer de nouveaux itinéraires ferroviaires, de même que les opérateurs routiers ont su imaginer de nouvelles liaisons par autocar.

La réouverture de la ligne Rives - Saint-Rambert d'Albon permettrait de créer des relations directes Grenoble-Vienne - Saint-Etienne évitant Lyon.

Des réouvertures-reconstructions plus ambitieuses peuvent recréer de grands itinéraires tels que Nantes-Poitiers (pour éviter un long détour par Tours) ou une grande ceinture du bassin parisien passant par Rouen, Chartres, Orléans, Auxerre, Troyes, Châlons, Reims, Amiens qui permettrait de décharger la grande ceinture de Paris et de faciliter le passage de l'auto-route ferroviaire atlantique.

La réouverture de la ligne Evian - Saint-Gingolph au trafic voyageurs offrirait la possibilité d'une liaison nouvelle entre Genève et le Valais suisse par la rive sud du lac Léman.

Les réouvertures d'autres liaisons internationales ont leur pertinence : Valenciennes-Mons, Givet-Dinant, Pau-Canfranc (Saragosse) (seuls les 35 km entre Bedous et Canfranc sont fermés).

Deux opérations modèles

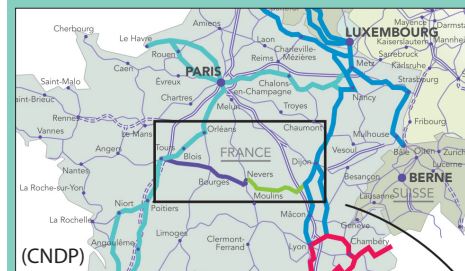
La petite ceinture parisienne



La réouverture de la petite ceinture parisienne (au moins certaines sections) n'aurait rien de passéiste car elle offrirait un maillage très utile avec le réseau urbain et régional. Complémentaire, sur sa section sud, du tramway T3 qui assure une desserte fine mais est aujourd'hui saturé, et des projets du Grand Paris Express plus éloignés de Paris, la petite ceinture pourrait être mise en correspondance avec les RER B à E, diverses lignes de métro et les trains Transiliens (FNAUT Infos 213).

Des rocades ferroviaires comparables ont été récemment remises en service à Londres, Berlin, Bucarest et Moscou.

La VFCEA



Le projet multifonctions de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique a été initié par la FNAUT Pays de la Loire puis considérablement enrichi par la Région Bourgogne. Il consiste à moderniser et électrifier la ligne Nevers-Chagny et à la connecter à la LGV Paris-Lyon en gare exurbanisée du Creusot TGV. De nombreuses possibilités sont offertes :

- faciliter les relations voyageurs régionales (Dijon-Nevers) et interrégionales (Dijon-Tours) ;
 - relier de manière performante la façade atlantique, le sillon Saône-Rhône et le Lyon-Turin pour élargir l'hinterland des ports atlantiques grâce à une ligne est-ouest entièrement électrifiée évitant la grande ceinture parisienne ;
 - permettre l'utilisation de la LGV au sud du Creusot par des TGV Strasbourg-Lyon pour les accélérer, et par des TGV Lyon-Nantes pour éviter un long détour par l'Île-de-France ;
 - créer une gare TER au Creusot-TGV.
- La FNAUT estime que l'électrification intégrale de la ligne Nevers-Chagny doit être réalisée en priorité (FNAUT Infos 101, 153, 179).

Le maillage des LGV

Les lignes ou barreaux suivants doivent être étudiés afin d'assurer un maillage du réseau de base des LGV.

Une interconnexion francilienne sud assurant la desserte d'Orly restera sans doute nécessaire si les travaux engagés sur la grande ceinture Massy-Valenton sont insuffisants à terme pour garantir la fluidité de la circulation des TGV diamétraux.

La désaturation de la LGV Paris-Lyon par le POCL permettra de remplacer les branches ouest et sud du projet Rhin-Rhône par un **barreau Saulieu-Dijon** de 60 km proposé par la FNAUT, une solution bien moins coûteuse mais qui en combinerait les fonctions radiale et transversale sans en dégrader notablement les performances.

Une transversale intégralement à grande vitesse passant par Orléans peut être créée à moindre coût à partir du POCL, comme l'a aussi suggéré la FNAUT, grâce à un **barreau Orléans-Courtalain** (60 km) reliant la LGV Atlantique et ses prolongements vers l'Ouest et le Sud-Ouest au POCL, c'est-à-dire Nantes, Rennes et Le Mans à Lyon et au sud-est de la France. Un trajet Lyon-Rennes serait possible en 3h.

Quel que soit le tracé retenu pour le POCL, médian ou ouest, la fréquence des TGV Paris - sud-est desservant le Centre sera faible. Le barreau Orléans-Courtalain placerait Orléans sur l'axe Lyon-Rennes/Nantes et justifierait une desserte plus étoffée d'Orléans tout en créant des relations directes d'Orléans à Rennes et Nantes.

Un **échangeur complet à Courtalain** permettrait de créer des relations Rennes/Bordeaux-Paris par Orléans et de pallier ainsi la saturation sans doute proche du tronc commun Paris-Courtalain de la LGV Atlantique.

Une **LGV Toulouse-Narbonne** devra être envisagée à long terme, achevant ainsi une transversale sud à grande vitesse qui renforcerait les performances des relations Bordeaux-Nice et Lyon-Toulouse-Bordeaux.

Le maillage international

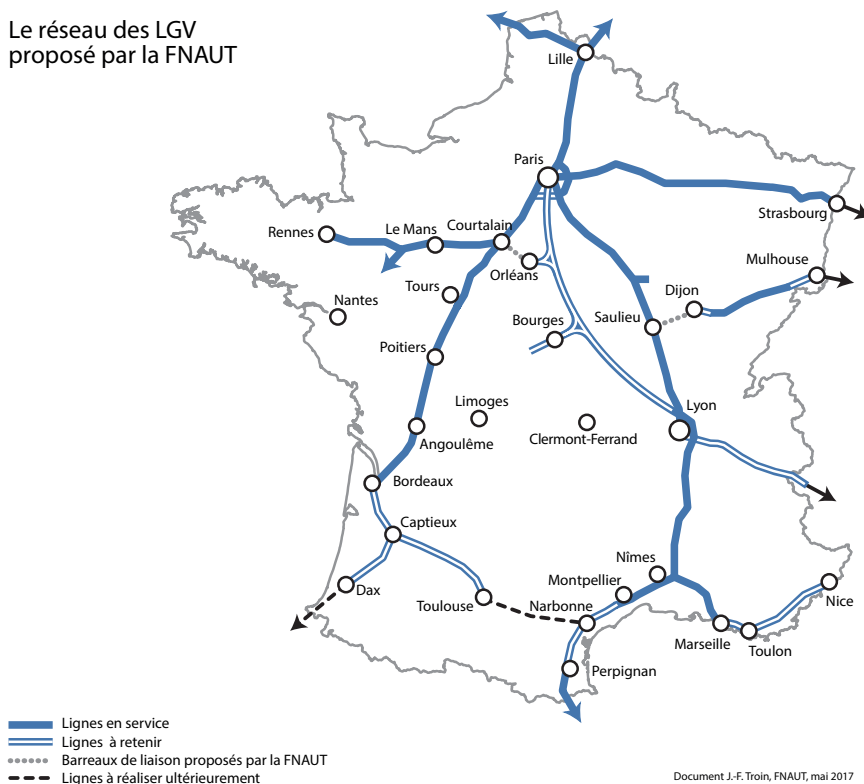
Déjà en service vers la Grande-Bretagne, la Belgique et les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Espagne par Barcelone, le maillage international doit être complété :

- vers le réseau des LGV italiennes, Chambéry et Annecy par la ligne nouvelle Lyon-Turin (mixte voyageurs-fret) comprenant le tunnel international, la ligne d'accès Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne passant éventuellement par Chambéry (FNAUT Infos 263) ;

- vers le Pays basque espagnol par une ligne nouvelle mixte Dax-Irun prolongeant la LGV Bordeaux-Dax.

Le réseau des LGV : réseau de base et maillage

Le réseau des LGV proposé par la FNAUT



Document J.-F. Troin, FNAUT, mai 2017

Le réseau de base

L'achèvement de l'actuel réseau des LGV est justifié pour :

- rapprocher de Paris les métropoles du sud (Toulouse, Toulon, Nice) ;
- désencombrer des axes surchargés et fragiles (les lignes littorales Narbonne-Montpellier et Marseille-Nice, les LGV Paris-Lyon et Paris-Courtalain) ;
- désencombrer les gares parisiennes (Paris-Lyon, Montparnasse) ;
- capter davantage de passagers aériens et d'automobilistes pour économiser l'énergie, et limiter les nuisances et le réchauffement climatique ;
- renforcer les relations transversales sur le territoire français ;
- établir la continuité de la grande vitesse sur les grands axes européens.

La FNAUT considère que le réseau de base des LGV doit comprendre les lignes suivantes (FNAUT Infos 214) :

- la LGV Bordeaux-Toulouse pour relier Paris à la 4ème agglomération de France et absorber l'intense trafic aérien Paris-Toulouse, la liaison Captieux-Dax venant dans une deuxième phase ;
- la ligne nouvelle mixte Montpellier-Narbonne-Perpignan, pour libérer la ligne littorale au bénéfice des TER ;
- la ligne nouvelle Marseille-Toulon-Nice en commençant, comme prévu, par la traversée de Marseille et la section ouest de Nice, pour faciliter la circulation des TER, créer des TERGV et mettre Nice à moins de 4h de Paris ;

- le prolongement de la LGV Rhin-Rhône de Belfort (Petit Croix) à Mulhouse (Lutterbach) sur 35 km pour accélérer les TGV Lyon-Strasbourg ;

- la LGV POCL (doublement de la LGV Paris-Lyon par le centre de la France, **si sa saturation est confirmée**, suivant le tracé médian, le plus pertinent économiquement ;
- enfin la ligne nouvelle Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne d'accès au tunnel de base du Lyon-Turin.

Les projets éliminés

Le réseau de base proposé ici écarte divers projets envisagés lors du Grenelle de l'environnement :

- le doublement de la LGV nord, qui est loin de la saturation, par une LGV Paris-Amiens-Calais ;
- la LGV Paris-Rouen-Le Havre (la section Paris-Mantes est saturée mais l'itinéraire concerné ne relève pas de la très grande vitesse) ;
- les branches ouest et sud du projet Rhin-Rhône, dont les trafics potentiels sont apparus insuffisants (la branche sud n'aurait pas desservi Dijon entre Lyon et Strasbourg) ;
- la LGV Poitiers-Limoges (mieux vaut assurer la relation Paris-Limoges en modernisant la ligne POLT ou, éventuellement, en utilisant le POCL jusqu'à Orléans, ou Bourges et Issoudun, point d'aboutissement du barreau de Bourges sur la ligne POLT) ;
- la LGV « Transline » proposée par l'association ALTRO, évoquée sous le nom de « liaison est-ouest » et rebaptisée pompeusement « Via Atlantica ».

Le maillage des LGV et des lignes classiques

L'interopérabilité du TGV

Vers 1970, le TGV a été judicieusement préféré à l'aérotrain pour une raison fondamentale : sa capacité à circuler aussi bien sur des LGV que sur des lignes classiques, françaises ou étrangères. La mise en service du TGV a provoqué l'électrification et la revitalisation de nombreuses lignes classiques.

Cette interopérabilité a beaucoup contribué au succès commercial du TGV face à l'avion et à la voiture. Entre 1991 et 2007, le trafic aérien intérieur n'a augmenté que de 12 %, contre près de 80 % en Allemagne bien que la géographie de la France soit plus favorable à l'avion que celle de l'Allemagne.

Malgré le faible kilométrage des LGV (moins de 10 % du réseau voyageurs), le TGV a pu en effet irriguer l'ensemble du territoire, desservir les gares centrales et permettre des correspondances aisées avec les autres trains et les transports publics de proximité. En 1938, 50 % du territoire étaient accessibles depuis Paris en moins de 5 heures ; en 1980, 75 % ; aujourd'hui environ 90 %. En ce sens, la notion de « réseau à deux vitesses » est inappropriée.

Nouveaux raccordements

Ceci étant, l'interopérabilité du TGV a été insuffisamment exploitée. De nouveaux raccordements entre LGV et réseau classique sont nécessaires :

- pour réduire la vulnérabilité des circulations TGV aux perturbations de longue durée ;
- pour connecter les gares TGV « exurbanisées » au réseau classique ;
- pour donner une plus grande souplesse dans le choix des dessertes, par exemple pour desservir par TGV de grandes villes du bassin parisien et des villes, grandes ou moyennes, de province.

L'exemple à suivre est celui de l'Italie : 10 raccordements ont été aménagés entre la Directissime Rome-Florence et la ligne classique parallèle. Les LGV Paris-Bretagne et Paris - Sud-Ouest ont été conçues intelligemment : nombreux raccordements aux lignes classiques, pas de gares TGV exurbanisées.

Robustesse du TGV

Aujourd'hui, lorsqu'un TGV est bloqué inopinément sur une LGV à la suite d'un incident technique, d'une chute de neige importante ou d'un suicide, les possibilités de détournement du trafic sont très limitées.

Ainsi, venant de Paris, un TGV ne peut entrer sur la LGV Paris-Lyon qu'à Saint-Florentin et à Mâcon, et en sortir à Passilly, en direction de Dijon, et à Mâcon,

en direction de Lyon. Il est donc nécessaire de compléter l'échangeur de Saint-Florentin, d'aménager un échangeur au Creusot-TGV, ce qui est envisagé dans le cadre du projet de VFCEA (voir page 4), et de renforcer celui de Mâcon afin d'offrir au TGV un accès direct à la gare de Lyon Perrache.

Un raccordement complet entre la LGV-Méditerranée et la ligne PLM est possible à La Palud, au nord d'Avignon. Il permettrait aux TGV venant de Paris d'accéder directement à la gare d'Avignon-Centre.

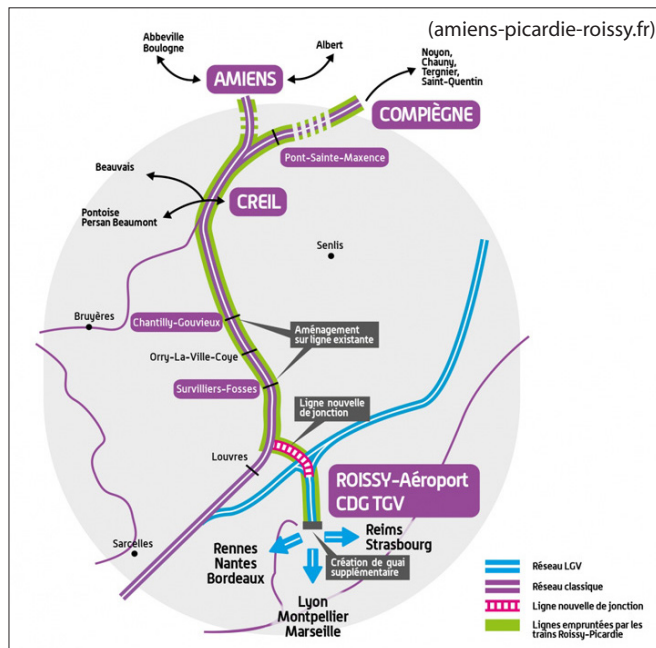
Les gares TGV exurbanisées

Les gares implantées au croisement d'une LGV et d'une ligne classique, telles que Valence TGV, sont un moindre mal. Quatre solutions se présentent pour les gares isolées sur une LGV :

- **la suppression**, peut-être la meilleure solution pour la gare Meuse TGV, accompagnée d'un renforcement de la desserte de Bar-le-Duc et d'un rabattement de Verdun sur Reims TGV par TER grâce au raccordement de Saint-Hilaire-au-Temple ;
- **le déplacement** sur la LGV ; il s'impose sur le site de Vandières pour Lorraine TGV, gare implantée à Louvigny à quelques kilomètres à l'est de la ligne Nancy-Metz, perpendiculaire à la LGV Est ; toutes les villes de Lorraine peuvent être reliées à la gare de Vandières par TER ;
- **la connexion** avec une ligne classique perpendiculaire légèrement déviée (Le Creusot à la ligne Chagny-Nevers, Haute Picardie à la ligne Amiens - Saint-Quentin, Aix-en-Provence à la ligne Aix-Rognac) ;

- **la non-construction**. La mise à double voie (avec saut-de-mouton) du raccordement entre la LGV nord et la ligne classique Lille-Paris au nord d'Arras permettrait d'accroître le nombre des TGV intersecteurs desservant Arras dans le sens nord-sud, et d'éviter la construction de la gare exurbanisée réclamée par certains élus.

Le raccordement de Saint-Brès entre le contournement de Nîmes-Montpellier et la ligne classique aurait pu permettre de desservir la gare centrale de Montpellier par les TGV ne marquant pas l'arrêt de Nîmes, et du même coup d'éviter de construire la gare excentrée de La Mogère.



Rabattements sur des LGV

- Des raccordements plus nombreux entre une LGV et une ligne classique parallèle permettraient, comme c'est le cas en Allemagne, en Italie et même en France sur les LGV Bretagne et Sud-Ouest, de desservir des gares centrales intermédiaires par TGV.

- Une autre possibilité consiste à raccorder des villes proches d'une LGV afin de créer de nouvelles dessertes performantes empruntant la LGV sur la plus grande partie de leurs parcours.

Le TGV Melun-Marseille a ainsi circulé de 1999 à 2011 en desservant Fontainebleau, Sens et Laroche-Migennes sur la ligne PLM jusqu'à Saint-Florentin.

Les futurs TGV Amiens-sud de la France utiliseront le barreau Roissy-Picardie. Une liaison TGV Troyes-Lyon par l'ancienne ligne Troyes - Saint-Florentin a été étudiée.

Le raccordement sud de Mâcon entre la LGV Paris-Lyon et la ligne PLM Dijon-Lyon pourrait être utilisé pour desservir Villefranche-sur-Saône.

- Le rabattement sur des LGV de TGV en provenance de villes très éloignées de ces LGV est également possible pour accélérer des relations transversales ou en créer de nouvelles.

Le raccordement à Valence TGV de la LGV Méditerranée à la ligne classique du sillon alpin permet ainsi d'établir des relations directes Annecy-Grenoble-Marseille. Le projet de VFCEA permettra à des TGV Nantes-Lyon et Strasbourg-Lyon d'utiliser la LGV Paris-Lyon au sud du Creusot TGV. L'électrification de la ligne classique (Nancy)-Epinal-Lure et la création d'un raccordement à la LGV Rhin-Rhône permettrait une desserte TGV Luxembourg-Metz-Nancy-Lyon évitant un passage par Strasbourg ou un rebroussement à Nancy.

La FNAUT est-elle « trop ferroviaire » ?

On reproche parfois à la FNAUT de trop se préoccuper du transport ferroviaire, et de le privilégier à tout prix par rapport au transport routier. Des critiques justifiées ?

Un mode privilégié par les usagers

L'intérêt que la FNAUT porte au rail ne relève pas d'un choix idéologique ou d'un attrait sentimental. Il est basé d'abord sur un constat : le voyageur préfère le train au car et le tramway au bus, pour des raisons d'accessibilité, d'espace disponible à bord, de confort.

Tout transfert sur route, temporaire ou définitif, d'un service ferroviaire suscite de vives protestations et entraîne une nette diminution de la clientèle du transport collectif (FNAUT Infos 271). A l'inverse, les rares réouvertures de lignes connaissent un remarquable succès. Et si, en ville, le remplacement d'un bus en site banalisé par un (vrai) BHNS permet d'augmenter la clientèle de 30 % en moyenne, le choix d'un tramway provoque au moins un doublement de clientèle (FNAUT Infos 265).

Un mode en danger

La FNAUT ne néglige pas les déplacements urbains : nos associations locales interviennent dans les métropoles comme dans les villes moyennes. Mais il est normal qu'une fédération nationale intervienne plus spécialement dans le secteur ferroviaire : contrairement au cas du transport urbain, les décisions se prennent pour l'essentiel à l'échelle nationale, de manière très centralisée. Le rail est en effet géré par un monopole, lui-même très dépendant de la politique de l'Etat.

Le transport urbain connaît des difficultés financières, et la polarisation sur les nouvelles mobilités fait oublier son rôle majeur. Mais c'est le transport ferroviaire qui est aujourd'hui le plus menacé - et dans toutes ses composantes voyageurs et fret - par les modes concurrents mais surtout par la SNCF elle-même, et le plus pénalisé par la politique inéquitable de l'Etat. Que la FNAUT soit fortement mobilisée par sa défense n'a donc rien d'étonnant.

Une technique moderne

La FNAUT n'est pas passéiste, elle suit l'évolution de la technique ferroviaire. Qui oserait dire que le TGV, le métro automatique, le tramway ne sont pas modernes ? Les « inventions » à la mode ne sont pas à la veille de détrôner le TGV (FNAUT Infos 267).

Dans les pays voisins de la France, le trafic ferroviaire se développe et on y investit lourdement. En Suisse, le Conseil fédéral va investir 10 milliards € d'ici 2035 pour adapter

son réseau à la demande prévue (+ 51 % en voyageurs, + 45 % en fret). La Grande-Bretagne vient d'annoncer un investissement de 54 milliards d'euros hors LGV ! L'Allemagne et l'Italie étendent elles aussi leur réseau de LGV. La Suisse perce un troisième tunnel de base pour le transport du fret, l'Autriche et l'Italie ont trois tunnels en chantier.

Une technique d'actualité

Bien qu'inventé au 19^{ème} siècle, le train, comme le vélo, reste d'actualité (mais l'idée qu'il est démodé se répand peu à peu) : ses qualités en font un outil précieux face à la congestion et aux nuisances routières, à la dépendance pétrolière, au réchauffement climatique... : sécurité, forte capacité, rapidité, confort, économie d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, en particulier si la traction est électrique. Le rail est adapté comme ossature structurante du système de transport.

La mobilité va augmenter. Or seule le rail - métro, tramway, train - permet d'absorber des flux importants et de faire basculer massivement les automobilistes et les passagers aériens vers le transport collectif terrestre, limitant ainsi les coûts externes de la route et de l'avion (FNAUT Infos 170 et 235). Les rares agglomérations (Lyon, Strasbourg, Grenoble) où la part modale de la voiture est devenue inférieure à 50 %, et les axes équipés de LGV le démontrent.

Des propositions réalistes

La FNAUT ne veut pas « mettre des TGV et des tramways partout », en oubliant les réalités géographique, démographique et économique.

Le bus est pour elle un outil indispensable du transport collectif urbain.

Elle n'envisage pas un retour au réseau Freycinet car la démographie française a fondamentalement changé depuis 1880. Elle s'est opposée à la LGV Poitiers-Limoges. Inversement, si elle souhaite que la transversale sud soit équipée d'une LGV, c'est parce que le sud de la France, déjà très peuplé, est en croissance démographique.

Elle soutient prioritairement des réouvertures de lignes régionales en milieu dense mais n'a jamais réclamé celle de Tournemire - Le Vigan. Et si le tramway est apparu dans des agglomérations de moins de 200 000 habitants (Besançon), elle estime que seul le bus est adapté à la desserte des petites villes et des villes moyennes.

Elle retient du plan Freycinet sa volonté remarquable d'aménagement du territoire : le rail contribue en effet efficacement au maintien de l'activité économique et de la population dans les villes moyennes et petites. Et elle constate que le coût pour la collectivité des lignes à faible trafic pourrait être réduit fortement si elles étaient exploitées « à la suisse » (FNAUT Infos 257) et dans le cadre de délégations de service public.

Inversement, elle estime que le car doit être soumis, comme les poids lourds, à une redevance routière : si c'était le cas, le car n'apparaîtrait pas aussi peu coûteux pour le consommateur.

Une vision intermodale

Eloignée de tout sectarisme, la FNAUT s'est toujours prononcée en faveur d'une complémentarité intelligente des modes : si elle est favorable à la concurrence, régulée, entre opérateurs d'un même mode, elle est hostile à la concurrence entre modes. L'intermodalité, en particulier dans les gares, est pour elle un enjeu essentiel (FNAUT Infos 254). Le car est un complément du train, seul capable d'assurer une desserte fine des territoires périurbains et ruraux peu denses, le bus et le vélo des compléments indispensables du métro ou du tramway.

Un créneau sous-estimé

L'intérêt que la FNAUT porte au mode ferré n'a donc rien à voir avec le passéisme ou le dogmatisme, il est basé sur des considérations rationnelles et sur le constat que son créneau de pertinence est très souvent sous-estimé (FNAUT Infos 257) :

- contrairement à la croyance de bien des élus, le coût du tramway par voyageur calculé sur 30 ans est inférieur à celui du BHNS (FNAUT Infos 265) ;

- les petites lignes exploitées par la SNCF sont bien loin de capter toute la clientèle potentielle et leurs coûts peuvent être réduits par d'autres opérateurs ; toutes les relations TGV existantes pourraient devenir rentables si l'Etat révisait sa politique fiscale.

Si le rail est bien exploité après avoir fait l'objet d'investissements suffisants, son succès commercial est assuré.

En définitive, ceux qui reprochent à la FNAUT d'être « trop ferroviaire » n'ont qu'une vision financière à court terme, s'accommode de la place excessive de la voiture et du camion, et craignent que le rail - urbain et interurbain - concurrence vigoureusement la route et l'avion s'il est traité de manière équitable par rapport aux autres modes.

Jean Sivardière ■

Une vision ambitieuse de l'avenir du rail est nécessaire



L'évolution vraisemblable de la mobilité exigera un rôle accru du transport collectif et en particulier du transport ferroviaire. Une vision ambitieuse de l'avenir du rail s'impose donc, qu'il s'agisse de la capacité et des performances du réseau, de la couverture du territoire ou de la qualité de l'offre.

Il faut sortir de la vision défaitiste et malthusienne qui s'est imposée à la SNCF, chez les économistes et chez les politiques (y compris certains écologistes). Dans leur vision consistant à gérer intelligemment la pénurie, le rail devrait, à quelques exceptions près (de rares liaisons Intercités dites structurantes, quelques autoroutes ferroviaires), se limiter aux liaisons TGV sur les LGV existantes et aux dessertes de banlieue en région parisienne et dans les métropoles de province.

Comme celui du tramway, le créneau du rail est sous-évalué. Compte-tenu de l'évolution prévue de la population et de sa répartition, du contexte sociétal et culturel, de la fragilité des transports face à la dépendance pétrolière et des défis environnementaux, il faut envisager un véritable « réaménagement du territoire » structuré par le rail.

Confirmations

De nombreuses études confirment qu'il ne faut pas sous-estimer la demande future de transport ferroviaire.

En 2006, le Conseil Général des Ponts et Chaussées a publié sa Démarche Prospective Transports 2050. Quatre scénarios d'évolution de la société ont été étudiés, chacun implique que la mobilité, de proximité et interurbaine, augmente fortement (+ 50 % en 2050). C'était avant la crise économique.

Mais dans son rapport sur le nœud ferroviaire lyonnais, Marie-Line Meaux, membre du Commissariat général du développement durable (CGDD), écrit en 2011 : « le report modal ne pourra que progresser sous l'effet de l'évolution du prix de l'énergie et des comportements sociaux ».

En 2016, le CGDD a publié des projections de la demande de transport : la part modale du rail pourrait passer de 20,5% en 2012 à 22,4% en 2030 et 25,7% en 2050 ; on observe déjà

une baisse de la part modale de la voiture dans le transport intérieur total et une augmentation de celle du transport collectif, passée de 18,7 % à 20,5 % depuis 1990.

Cette tendance est confirmée par l'Office fédéral suisse du développement territorial. D'après ses prévisions, le trafic ferroviaire de voyageurs (surtout touristique) et de fret augmentera d'environ 50% entre 2010 et 2040.

Jean Sivardière ■

UIC 7 à 9

La classification internationale UIC concerne la maintenance du réseau ferré. Elle tient compte uniquement du tonnage supporté par chaque ligne : une ligne parcourue par de nombreux TER supporte une faible charge (de 11 à 15 tonnes par essieu) alors qu'elle peut transporter plusieurs milliers de voyageurs par jour, et se retrouve classée UIC 7 à 9. À l'opposé, une ligne supportant un seul train lourd de céréales par jour venant s'approvisionner auprès d'un grand silo situé au milieu d'une plaine céréalière sort de la catégorie UIC 7 à 9.

Malheureusement, on déduit de manière erronée de cette classification que les lignes 7 à 9 sont forcément des « petites lignes » à faible trafic. C'est souvent vrai, mais également souvent faux.

Autre gros problème qui défavorise considérablement les petites lignes : la SNCF applique des normes de maintenance et de qualité de niveau national. On peut le comprendre parfois pour des questions de sécurité lorsque la ligne est parcourue par un important trafic voyageurs, mais pour la plupart des petites lignes fret (les petits ruisseaux qui font les grandes rivières), on pourrait baisser les exigences de maintenance pour des trains qui souvent ne dépasseront pas le 30 km/h sur les dessertes du « dernier kilomètre ».

Autre problème, le plus grave sans doute : on ne considère que rarement la faiblesse du trafic des petites lignes au regard de la qualité déplorable du service SNCF : retards, trains supprimés, grèves ... Toutes choses qui ramènent inmanquablement les voyageurs et les chargeurs vers leurs voitures ou leurs camions. Et nos décideurs politiques en déduisent que les Français se désintéressent des petites lignes !

Par exemple, en Région PACA, la ligne de la Côte Bleue figure dans les lignes à faible trafic. Or son trafic actuel ne correspond pas du tout à son véritable potentiel : seul le train parcourt le littoral, alors que par la route, il faut remonter sur le plateau par des itinéraires perpendiculaires au bord de mer, sans compter les embouteillages à l'entrée de Marseille. En temps de parcours effectifs, le train est imbattable, et de très loin à certaines heures, et nettement moins cher que la voiture.

Toutes les lignes du Massif central et de l'Étoile de Veynes sont classées UIC 7 à 9. Si on leur applique rigoureusement des critères comptables, tout le centre de la France et toutes les Alpes du Sud seront dépourvues de desserte ferroviaire à brève échéance : belle opération de « massacre du territoire » !

Claude Jullien, FNAUT PACA ■

L'analyse de Pierre Zembri

Selon **Pierre Zembri**, professeur à l'université Paris-Est : « Le réseau français se démaillle au gré de micro-décisions prises indépendamment les unes des autres, sans vision globale de ce que devrait être le réseau et de ce qu'il devrait permettre. Une redoutable question de politique publique est posée : la SNCF a capturé sa tutelle et interdit toute réflexion stratégique.

N'en déplaise aux auteurs du rapport Spinetta, il ne suffit pas de considérer que le démaillage est un fait acquis et qu'il faut se recentrer sur la fraction du réseau encore utilisable. C'est une solution de facilité et un renoncement. Les britanniques nous ont donné l'exemple du redressement d'un réseau qui n'a laissé de côté aucune ligne et qui a conduit à une augmentation spectaculaire de la part de marché du rail ».

Pierre Zembri note « l'absence de robustesse globale du réseau qui n'offre pas un niveau de maillage suffisant pour permettre des alternatives en cas d'obstruction inopinée, de travaux programmés, ou éviter des risques de congestion des nœuds principaux ».

« Dès la constitution du réseau, les compagnies ferroviaires ont privilégié les grands axes nationaux au départ de l'Île-de-France, au détriment de la plupart des lignes transversales et du maillage du réseau par les lignes locales. Les axes privilégiés ont un tracé moins curviligne et comportent des rampes plus douces, en contrepartie d'ouvrages d'art plus fréquents. Leur capacité a été régulièrement renforcée (double voie, signalisation moderne). La SNCF, succédant aux anciennes compagnies en 1938, a perfectionné cette politique d'investissement sélectif en concentrant ses efforts sur un nombre limité d'itinéraires qui ont été modernisés (notamment par l'électrification qui permettait l'augmentation des tonnages remorqués et des vitesses), souvent au détriment d'itinéraires concurrents ou complémentaires qui étaient largement équivalents en termes de performance dans les conditions antérieures.

Ainsi, l'itinéraire Paris-Nantes par Le Mans est privilégié par rapport à celui via Tours et Saumur. Paris-Bordeaux via Tours et Poitiers est préféré à l'itinéraire via Saumur et Thouars. L'électrification de Paris-Lyon privilégie l'itinéraire par Dijon alors qu'il existait auparavant trois possibilités équivalentes en distance et en temps de parcours du temps de la vapeur. Ce choix provoque malgré des investissements très importants (une partie importante de Paris-Dijon est à 4 voies) un goulet d'étranglement qui justifiera par la suite la création d'une LGV ».

Voie verte ou réouverture ?



(Pixabay)

En janvier 2016, la FNAUT a passé avec les élus de Vitré et Fougères une convention selon laquelle l'aménagement d'une voie verte sur l'emprise de la ligne Vitré-Fougères, fermée en 1972, serait réversible pour permettre à moyen terme le retour du train ; la mise à disposition de l'emprise par SNCF Réseau aurait une durée de 10 ans ; une étude indépendante serait réalisée pour évaluer le potentiel de trafic de la ligne.

L'agglomération de Fougères doit-elle rester la seule agglomération bretonne de plus de 20 000 habitants sans desserte ferroviaire ?

Selon une étude sommaire de RFF effectuée en 2013, le train pourrait capter au moins 650 voyageurs/jour sur la seule relation Fougères-Vitré-Rennes, chiffre qualifié de « significatif » (il est supérieur à la fréquentation de bien des lignes TER actuellement en service). Sans compter avec les relations vers Paris depuis Rennes, Laval ou le Mans.

La ligne d'autocar Fougères-Rennes transporte d'ailleurs plus de 1 000 voyageurs/jour : son transfert sur rail conduirait rapidement à un doublement de la fréquentation.

A titre de comparaison, la ligne Avignon-Carpentras transporte 1 100 voyageurs/jour un an après sa réouverture, la ligne Pau-Oloron récemment modernisée 500 voyageurs/jour.

Autre comparaison instructive : le coût de la repose de la voie Fougères-Vitré a été évalué par SNCF Réseau à 57 M€, à peine plus de la moitié du coût de la déviation de Rostrenen (15 km en 2x2 voies sur la RN164), 118 M€ avec la création d'un shunt à Vitré permettant d'éviter un rebroussement à Vitré.

Le temps du trajet Fougères-Vitré-Rennes en train serait attractif : 1h, et même 45 min avec le shunt de Vitré, contre 1h10 actuellement en car.

On peut faire coexister en parallèle, comme sur Caen-Flers ou souvent en Allemagne, voie ferrée et voie verte.

Le retour du train à Fougères n'est pas un rêve : peu coûteux et utile économiquement et socialement, il contribuerait surtout à la lutte contre le réchauffement climatique.

Xavier Braud ■



(MD)

Petites lignes ferroviaires

Montréjeau-Luchon : un retour du train en 2020, 2023, 2026, aux calendes grecques ?

Longue de 35 km et d'un profil assez facile, la ligne Montréjeau-Luchon à voie unique, ouverte en 1873 et électrifiée en 1925, a été fermée fin 2014. Il fallait 32 min en 1975 pour la parcourir et 53 en 2014 : depuis 1953 aucun renouvellement global de la voie n'a été réalisé et la SNCF a imposé de nombreux ralentissements.

Cet arrêt de mort programmé a conduit à une réduction du nombre des trains Toulouse-Luchon puis Montréjeau-Luchon, jusqu'à l'abandon du train de nuit Paris-Luchon et à la fermeture de la ligne. Immédiatement après la suppression du train de nuit, une baisse de la fréquentation de l'établissement thermal et un recul de l'activité hôtelière et de l'activité économique globale du Luchonnais ont été observés.

Alors que l'Occitanie a signé une nouvelle convention TER en mars 2018, son engagement à rouvrir la ligne en 2020 est aujourd'hui subitement remis en cause par SNCF Réseau qui, après deux ans d'études, s'est rendu compte que d'autres travaux étaient nécessaires : la facture est passée de 36 puis à 60 et enfin à 80 M€, et la réouverture est repoussée au mieux à 2023 !

Devant le désintérêt de l'Etat et de la SNCF pour les petites lignes, plusieurs questions se posent : s'agit-il de condamner définitivement le retour du train à Luchon ? D'accentuer et d'abandonner le Comminges à son isolement ? Plus globalement est-ce la fin de la compétence Transport des Régions ?

Le train, en complément avec la route, est pour le Luchonnais un outil de développement économique et social dans une période de forte préoccupation environnementale. La réouverture de la ligne pourrait être un laboratoire pour les lignes secondaires que l'Etat et la SNCF veulent abandonner. Laboratoire sur le plan environnemental avec l'introduction de trains « verts » ; et sur le plan économique en associant le transport du fret à un trafic diversifié de voyageurs (l'usine d'embouteillage d'eau minérale de Luchon, environ 50 millions de bouteilles en 2017, est située au bord de la ligne) ; enfin sur le plan social en créant des haltes et des lieux de vie autour des gares de la vallée.

La réouverture est demandée par les milieux économiques, les associations, les élus locaux... et fortement soutenue par la Présidente de la Région. Elle doit se faire dès 2020, suivant le calendrier arrêté avec la SNCF. C'est la survie d'un territoire qui est en jeu !

Jean-Pierre Wolff, professeur à l'université de Toulouse ■

Désenclaver Digne par le train

Le nombre de pendulaires effectuant chaque jour les trajets Digne-Manosque et Digne-Sisteron est surprenant : nombre de Dignois travaillent à Manosque ou Sisteron, nombre de Sisteronais et Manosquins travaillent à Digne. Et leurs déplacements quotidiens sont difficiles.

L'accès routier à Digne est très embouteillé (il le resterait quels que soient les aménagements routiers qui seraient effectués). Beaucoup de Dignois se découragent et la population de Digne diminue, car Digne est enclavé et son accès en transport collectif déficient et peu fiable malgré plus de 20 lignes routières : les cars se succèdent lentement sur l'unique RN 85 ; certains sont vides, d'autres sont complets et laissent des usagers aux arrêts.

Forte de ces observations, la FNAUT PACA et ses associations d'usagers proposent d'apporter une solution originale, efficace, et économique à cette situation : un service ferroviaire léger de type tramway à haute fréquence entre Digne et Manosque d'une part, Digne et Sisteron d'autre part.

Un service original car le site propre intégral l'affranchirait de tout embouteillage, il pourrait être exploité par une régie régionale ou en délégation de service public grâce à la libéralisation prochaine des services ferroviaires régionaux, enfin il serait compatible avec des relations à plus longue distance, de Digne vers Aix-en-Provence, Avignon TGV et Grenoble.

Un service efficace qui mettrait Sisteron ou Manosque à 25 minutes de Digne, ce qui encouragerait à travailler ou à vivre à Digne. Toutes les lignes de bus ou cars pourraient être rabattues sur ce service. Se rendre de Digne à Manosque ou Sisteron et en revenir deviendrait facile et fiable même en pleine journée, avec la certitude de trouver de la place, contrairement au car souvent complet. Les voyageurs arrivant de Nice pourraient poursuivre leur voyage et ainsi retrouver une liaison vers le val de Durance.

Un service économique enfin, car aucune infrastructure ne serait à construire, la voie ferrée Manosque - Saint-Auban - Sisteron étant sous-exploitée, et la voie ferrée Saint-Auban - Digne, dont l'exploitation est actuellement suspendue, pouvant être remise en exploitation, dans les mêmes conditions que lors de l'arrêt de l'exploitation, après des travaux estimés à 30 M€...

Un tel service améliorerait fortement les conditions de mobilité dans un territoire rural. Cette proposition de la FNAUT PACA a été présentée lors du Grand Débat National.

Jean-Michel Pascal ■



Concentration du trafic ou maillage du réseau ?

Lyria, société détenue par la SNCF et les CFF qui exploite les liaisons franco-suisse par TGV, envisage de supprimer des liaisons TGV Lausanne-Vallorbe-Dijon-Paris au profit d'un passage via Genève. Elle pourrait ainsi mieux remplir ses TGV et améliorer sa rentabilité, mais cette hypothèse ignore le fait que la ligne Lausanne-Genève est déjà la ligne la plus fréquentée de Suisse, complètement saturée avec 670 trains/jour, voyageurs (60 000 par jour aujourd'hui, 100 000 prévus en 2030) et fret. Or cette ligne ne présente aucun itinéraire de détournement possible.

Si des TGV Paris-Lausanne étaient détournés par Genève, ce serait inévitablement au détriment de sillons actuellement dédiés au trafic intérieur suisse. D'autre part, le temps de parcours serait allongé, ce qui renforcerait la concurrence aérienne et pénaliserait l'environnement.

A noter qu'une forte augmentation de la capacité de la ligne Genève-Lausanne (voire la construction d'une nouvelle ligne) est envisagée, ce qui laisse prévoir une longue période de perturbation par les travaux.

Colmar-Breisach-(Freiburg) : une réouverture justifiée

La ligne ferroviaire Colmar-Breisach-Freiburg a fonctionné côté français jusqu'à la destruction du pont sur le Rhin en mars 1945. Sa réouverture aurait une portée symbolique très forte : la ligne emprunterait le seul pont sur le Rhin (entre Neuf-Brisach et Breisach) n'ayant pas été reconstruit après la seconde guerre mondiale.

Côté allemand, la ligne Breisach-Freiburg voit sa fréquentation augmenter très fortement (3 000 voyageurs par jour en 1999, près de 14 000 en 2016) avec des services cadencés à la demi-heure. Fin 2019, cette ligne aura été modernisée, électrifiée et prolongée vers la Forêt-Noire.

La liaison actuelle en autocar depuis Colmar dure 1h30 jusqu'à Freiburg, située à... 40 km. Elle est donc dissuasive pour la plupart des usagers potentiels. Les nombreux travailleurs transfrontaliers alsaciens sont donc contraints de laisser leur voiture au parking de la gare de Breisach.

Une relation directe Colmar-Freiburg, effectuée en 45 minutes, serait assurément très attractive. Le projet nécessite la construction de ponts sur le Rhin et la rénovation des 22 km de la voie ferrée entre Colmar et Breisach. Au total, il s'agit d'un investissement de l'ordre de 50 à 70 millions d'euros. Trans-RhinRail, association franco-allemande membre de la FNAUT, milite depuis 2012 pour ce rétablissement.

L'étude de faisabilité présentée début mars 2019 est favorable, envisageant de 3 500 à 5 900 voyageurs par jour. Il reste à analyser le rapport coûts-bénéfices, à répondre à la question du financement, à recueillir l'avis du public...

Nice-Turin

La ligne est toujours en danger. Malgré 29 M€ de travaux financés par les italiens, la vitesse des trains reste bloquée à 40 km/h. Quant à la tranche française des travaux (15 M€) prévue au Contrat de Plan Etat Région, l'Etat et la Région ne les débloquent toujours pas, bien que la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française et le Département des Alpes-Maritimes aient prévu de participer chacun pour 2 M€. Il faudrait disposer de 80 M€ pour pouvoir remettre la ligne à niveau, soit moins de 1 % du coût du Lyon-Turin, pour pérenniser une liaison régionale essentielle.

Des deux côtés de la frontière, les élus s'organisent en associations. Ils ont décidé de fêter en septembre les 40 ans de la réouverture de la ligne Nice-Turin : à l'époque, des centaines de millions de francs ont été dépensés pour reconstruire la voie ferrée, mais aujourd'hui français et italiens n'arrivent pas se mettre d'accord sur une juste répartition des dépenses de fonctionnement.

Un premier train historique italien a circulé le 22 avril. La mise en vente des billets a débuté le 20 avril à 20h et, une heure après en pleine nuit, toutes les places ont été vendues ce qui montre bien l'intérêt que la population porte à cette ligne et l'importance de son potentiel touristique. Une autre animation historique et touristique est programmée le dimanche 22 septembre.

Michel Braun, secrétaire de Via Europe, association regroupant les élus concernés ■

Une réouverture fragile

Rouvrir une ligne ferroviaire pour satisfaire les voyageurs ne suffit pas, encore faut-il l'exploiter intelligemment (voir Belfort-Delle, FNAUT Infos 275).

Depuis la fin 2018, on peut à nouveau emprunter les 2 liaisons transfrontalières Maubeuge-Mons et Maubeuge-Charleroi-Namur. Elles sont assurées par la Société Nationale des Chemins de fer Belges à raison de 2 AR quotidiens, le tarif est très attractif. Elles sont en correspondance avec des trains belges vers Bruxelles et Liège, et des TER Hauts-de-France qui desservent Saint-Quentin, Compiègne et Paris. Mais elles font face à trois problèmes.

La communication est insuffisante côté belge, et indigente côté français. Ainsi, durant 4 mois, aucune information n'était affichée en gare de Saint-Quentin. Il a fallu insister beaucoup pour que soit finalement accrochée une simple affiche au format A4.

Souvent les correspondances ne sont pas assurées, notamment à cause des retards récurrents des TER au départ de Paris. De nombreux travaux, en France comme en Belgique, perturbent leur bon fonctionnement en 2019.

Résultat : la fréquentation de ces lignes est encore très inférieure à leur potentiel réel. SNCF et SNCB doivent donc s'efforcer de les faire connaître davantage et de les pérenniser.

Michel Magniez, AUTAN (ass. des usagers des transports Aisne Nord, Oise, Somme) ■

Les lignes du Morvan

L'association Rail Vaux d'Yonne (RVY), membre de la FNAUT, basée à Corbigny et présidée par Michel Belin, défend depuis 24 ans les lignes du Morvan. Elle s'insurge contre la stratégie suicidaire de SNCF Mobilités, qui provoque une érosion notable de la fréquentation du train : guichets fermés, informations peu fiables voire inexistantes, tarifs compliqués, temps de parcours dissuasifs...

La voie Clamecy-Corbigny, au sud d'Auxerre, n'a pas été régénérée depuis 1980. La sécurité des circulations de trains exigera bientôt une mise à niveau, la menace de fermeture est sérieuse. Quant à la réhabilitation de la voie Clamecy-Nevers par Varzy, elle est éternellement à l'étude.

Casse organisée

Jean-Claude Rocher, vice-président de l'association Rail Vaux d'Yonne : « C'est une casse organisée ! La SNCF est devenue une machine à refouler les voyageurs, qui sont méprisés ».

Robert Cuchet, président de l'association Grenoble-Veynes (AGV) : « nous ne se battons pas pour sauver une diligence, mais pour qu'on investisse dans un système d'avenir ».

La chronique du Lyon-Turin

Grands travaux

Les grands travaux ferroviaires (LGV, Lyon-Turin, CFAL, VFCEA, autoroutes ferroviaires) – qu'il est aujourd'hui de bon ton de dénigrer (ils seraient ruineux et inutiles) – sont l'équivalent des autoroutes pour le réseau routier ordinaire et des métros et tramways pour les réseaux d'autobus urbains : ils peuvent seuls provoquer des basculements vraiment massifs de trafics sur le rail.

Sans autoroutes (que le lobby routier n'oppose pas aux petites routes), la circulation des voitures et camions n'aurait pas explosé comme elle l'a fait, hélas, depuis 50 ans.

Sans métros et tramways, la part modale de la voiture à Lyon, Strasbourg et Grenoble ne serait pas devenue inférieure à 50 %, et des fortunes auraient été dépensées dans ces villes pour augmenter la capacité des voiries et des parkings. Sans la LGV Paris-Lyon, on aurait encore un pont aérien entre Paris et Lyon, et l'autoroute A6 serait intégralement à 2 x 3 voies. Et, sans tunnels de base, la part modale du fret ferroviaire serait-elle aujourd'hui de 70 % sur l'axe nord-sud en Suisse ?

L'opposition au projet Lyon-Turin est décidément incompréhensible...

Le Lyon-Turin et l'Europe

Les déclarations de l'écrivain italien Erri De Luca en faveur de l'unité européenne (La Croix du 23 avril : « L'Europe est indiscutable ») sont très respectables. Mais ce que n'a pas dit M. De Luca, c'est qu'il est un opposant acharné au projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Or cette liaison, tout à fait comparable au tunnel sous la Manche, contribuera, outre son impact environnemental décisif, à la cohésion européenne en favorisant les échanges économiques et culturels entre la France et l'Italie. Plus généralement, elle constituera un outil structurant d'aménagement du territoire européen en permettant un rééquilibrage économique entre Europe du Nord et Europe latine.

Autoroutes ferroviaires

Trois mois après avoir lancé une autoroute ferroviaire entre Calais et Turin-Orbassano, Lorry Rail, la filiale commune de la SNCF, des CFL et de Lohr Industries, a inauguré une nouvelle liaison entre le terminal intermodal de Barcelone et celui de Bettembourg (Luxembourg). Grâce à cette nouvelle autoroute ferroviaire de 1219 km, 23 000 tonnes de CO2 seront économisées chaque année : le service, ouvert aux remorques et aux containers permet d'économiser environ 1 tonne de CO2 par remorque et par voyage.

Actualités des transports

Ligne capillaire et emploi industriel rural

La verrerie américaine Owens Illinois Manufacturing de Gironcourt-sur-Vraine (Vosges, 1 000 habitants) a été créée en 1903 pour fabriquer des bouteilles d'eau minérale, en lien avec l'essor du thermalisme local (Vittel, Contrexeville), qui souhaitait un approvisionnement local sûr et économique. Mais elle travaille, depuis 50 ans, exclusivement pour le marché de la bière : 450 personnes y fabriquent 4 millions de bouteilles par jour.

Elle peut aujourd'hui continuer à exporter l'essentiel de sa production de bouteilles par train suite à la rénovation de la ligne capillaire Gironcourt-Neufchâteau (29 km) pour un coût de 5 M€ financé par l'entreprise, SNCF Réseau, l'Etat et les collectivités locales : 9 000 traverses ont été remplacées, 8 trains complets par semaine sont expédiés à destination d'Obernai (Alsace), capitale régionale de la bière, pour le brasseur Kronenbourg.

La verrerie a mis en service un troisième four, 60 emplois industriels ont ainsi été créés en milieu rural. Sans le rail, l'avenir de la verrerie était sérieusement menacé.

BIEN DIT

Selon **Jacques Chauvineau**, ancien directeur de l'action régionale à la SNCF, il faut « sortir de l'alternative fermeture/immobilisme en faisant des lignes capillaires un champ d'innovation : statut territorial ; utilisation de certaines d'entre elles à la fois pour des dessertes fret et voyageurs (tourisme) ; simplification des modalités de rénovation, d'entretien et d'exploitation ; prospection commerciale. Il faut abandonner l'idée fausse que ces lignes sont définitivement ringardes, appartiennent au passé et relèvent de la nostalgie ».

Une vision totalement absente du rapport Spinetta (FNAUT Infos 264), qui a écarté toutes les idées nouvelles permettant de sauvegarder la pertinence économique des lignes capillaires et de les maintenir en activité.

Jean-Luc Chapron est l'ancien exploitant de la ligne capillaire Wassy - Saint-Dizier (Haute-Marne) qui desservait des fonderies et acheminait plus de 50 000 tonnes de fret par an jusqu'à Saint-Dizier. Il remarque que « le déficit cumulé du réseau d'autocars Ouibus créé en 2012 et développé par SNCF Mobilités (FNAUT Infos 259) aurait suffi à remettre en état l'ensemble du réseau capillaire fret ».

Il propose de réintégrer dans le réseau ferré national toutes les lignes le raccordant à au moins une agglomération urbaine ou un site important générateur de trafic de fret.

La gratuité des transports

Le GART a confié au cabinet ITER une étude visant à objectiver le débat sur la gratuité totale des transports publics en France.

Le conseil scientifique du GART, où je représente la FNAUT, a pris connaissance des premières conclusions de l'étude ; la restitution finale aura lieu à l'occasion des Rencontres nationales du transport public, organisées du 1er au 3 octobre à Nantes.

Voici une partie de la conclusion de la synthèse de l'étude :

« Si l'ambition d'un territoire pour son réseau de transport public est d'en faire une réelle alternative modale à l'usage de la voiture, la mise en place de la gratuité totale ne peut être la première réponse à cet enjeu.

Le développement d'un réseau performant, attractif et à haut niveau de service associé à une gestion de l'espace public qui lui est favorable doit être la première priorité. S'il est démontré que la gratuité « booste » dans un premier temps la fréquentation, liée en partie à une « sur-mobilité » d'anciens usagers, on observe sur le moyen/long terme un ralentissement de l'usage si l'offre n'est pas soutenue ».

Alain Richner, pilote du réseau Déplacements urbains de la FNAUT ■

L'aveuglement d'un haut fonctionnaire

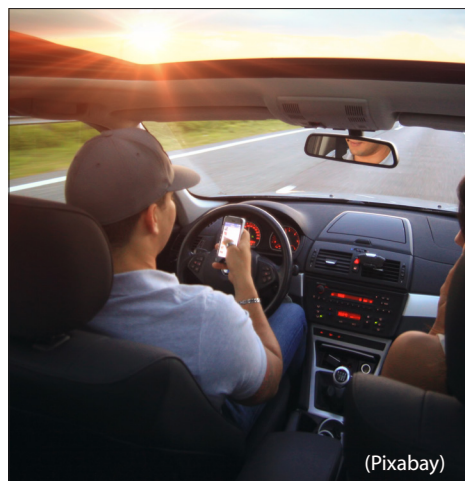
Gérard Belorgey, dans « Le gouvernement et l'administration de la France », 1967, page 421 : « L'urbanisme doit épouser l'automobile parce que tous les citoyens ont épousé l'automobile ou vont l'épouser. Foin des malthusiens aux yeux aveugles qui rejettent l'automobile ».

Une vision affligeante : le président Pompidou n'était pas seul à préconiser l'adaptation de la ville à l'automobile...

Un député très mécontent

Joel Giraud, député des Hautes-Alpes et défenseur très actif du rail, a écrit à la SNCF début janvier 2019 (il utilise régulièrement le train) : « les gares de L'Argentière, Montdauphin et Embrun (dont la modernisation récente a été financée par l'Etat, la Région et les collectivités locales) sont fréquemment fermées lors du passage des trains et en particulier du train de nuit Paris-Briançon. Il faut donc attendre le train à l'extérieur, par des températures très négatives sans abri possible voire même, par deux fois récemment, en pleine tempête de neige. En absence d'information sur la composition du train de nuit, il faut courir, pour trouver sa voiture, sur des quais non déneigés (et même, à L'Argentière, plongés dans l'obscurité depuis une panne que la SNCF tarde à réparer) ».

Les dangers de la vitesse



(Pixabay)

La vitesse sur la route est-elle dangereuse ? Quels sont les dangers spécifiques liés à la vitesse ? Est-ce souvent une cause déclenchante ou aggravante d'accident ? Conduisons-nous avec un maximum de sécurité aux vitesses autorisées ? Quelles sont les erreurs de conduite observées aux vitesses légales ou illégales ?

« Les dangers de la vitesse » : ce livre est le point de vue d'un professionnel, Cuidado Velocidad, formateur à la conduite automobile (formation initiale en auto-école, puis formation continue et « post-permis » auprès des entreprises et des administrations) qui exerce depuis plus de 20 ans et conduit depuis 30 ans.

L'auteur a souhaité donner son point de vue car, souvent, il est affirmé que les accidents seraient principalement dus à des lacunes de la formation en auto-école, au mauvais état des réseaux routiers, au manque de vigilance des conducteurs, à l'alcool au volant, et non à une vitesse inadaptée.

Editeur : Books on Demand. Le livre peut être acheté en ligne (frais d'envoi à prévoir) sur le site de l'éditeur (<https://www.bod.fr/librairie/les-dangers-de-la-vitesse-cuidado-velocidad-9782322127306>), ou commandé en librairie. 48 pages, 4,99 € TTC.

Adieu TER...

Ne dites plus TER mais ZOU ! en Région PACA. Selon Renaud Muselier, président de la Région, « la marque ZOU ! concrétise la promesse d'un changement, unifie et harmonise un réseau plus cohérent et équilibré basé sur l'accessibilité et l'intermodalité ».

TER est devenu Breizhgo en Bretagne, Fluo en Grand Est (« un nom choisi pour son côté jeune, facile et fluide »), Mobigo en Bourgogne-Franche-Comté, Rémi (Réseau de Mobilité Interurbain) en Centre-Val-de-Loire, ALEOP en Pays de la Loire et LIO (Lignes Intermodales) en Occitanie.

En Auvergne-Rhône-Alpes, Nouvelle Aquitaine, Hauts de France et Normandie, le TER s'appelle encore TER : frustrés, les usagers attendent avec impatience un nouveau nom.

Tous ces nouveaux nom régionaux prétentieux pour désigner un service TER bien connu de tous ne font qu'accentuer l'impression de

morcellement des services ferroviaires, souvent mal coordonnés entre régions limitrophes, assurés par des matériels bariolés de manières disparates du nom de la Région (l'usager doit savoir que le TER est géré par le Conseil régional alors que son principal souci est que le train arrive à l'heure).

Jacques Ottaviani, FNAUT Aquitaine ■

Le transport par câble : un créneau spécifique

Le transport par câble, ou téléphérique urbain, est l'objet d'une mode (FNAUT Infos 251, 275), comme autrefois le « tramway sur pneus » (FNAUT Infos 275).

Le Câble A-Téléal est un projet (approuvé par l'AUT Ile-de-France) qui reliera le terminus de la ligne 8 du métro parisien (Créteil) à Villeneuve-Saint-Georges vers 2021-2022, via Limeil-Brevannes et Valenton. Un téléphérique « pour survoler les embouteillages », selon un journal local.

L'enquête publique en cours fournit des éléments utiles d'appréciation :

- le coût estimé est de 132 M€ pour 4,5 km, soit environ 30 M€/km ;

- la durée du trajet sera de 17 min soit une vitesse proche de 16 km/h ;

- les 60 cabines de 10 places défilent toutes les 30 secondes, d'où un débit possible de 1 200 voyageurs/h/sens ou 10 000 par jour.

Le Téléal desservira plus de 20 000 habitants et 6 000 emplois. Il franchira la vaste gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges et reliera des communes jusqu'ici séparées par d'imposantes coupures urbaines (voies ferrées, autoroute, lignes à haute tension, LGV...) qui limitent la faisabilité technique et financière d'autres modes de transports.

Quelques observations peuvent aider les associations de la FNAUT à débattre des projets de téléphérique :

- la distance à desservir ne doit pas être trop longue car la vitesse est relativement lente ;

- les cabines doivent dès le départ être dimensionnées pour accueillir le flux prévisible, qui n'est pas celui d'un transport de masse ;

- l'entretien régulier du câble, comme pour les funiculaires, nécessite chaque année l'arrêt complet du service ;

- les effets de l'ordonnance du 18 juin 2015 sur le survol possible des propriétés privées restent à évaluer.

A Grenoble, le téléphérique, mis en service en 1934, modernisé en 1951 et en 1976, permet de franchir une rivière, l'Isère, et d'accéder au fort de la Bastille en profitant d'un beau point de vue sur la ville. A Brest, le téléphérique mis en service en 2016, permet de franchir un fleuve, la Penfeld, et d'admirer le port militaire et la rade.

En résumé, le transport par câble est bien adapté pour graver des pentes, franchir des obstacles naturels ou mettre fin à l'effet de coupure de certaines infrastructures en milieu urbain. L'intérêt touristique est un élément important à prendre en compte.

Alain Richner, pilote du réseau
Déplacements urbains de la FNAUT ■

Brèves

Déplacements domicile-travail

Trois Français sur quatre prennent leur voiture pour aller travailler : par confort (33 %) ou par obligation (51 %). Seulement 51 % des salariés vivant et travaillant dans la même commune utilisent la voiture. Mais 89 % des salariés travaillant dans une autre commune que celle où ils habitent l'utilisent : en Ile-de-France, ils ne sont que 47 %.

Dans le Cantal, le Gers et la Creuse, seulement 2 % des salariés choisissent le train ou le car ; dans Paris intra-muros, la proportion est de 68 %. L'explication est un étalement urbain de plus en plus prononcé et des transports en commun inexistantes ou largement défaillants. Un salarié privé de voiture voit le nombre des emplois qui lui sont accessibles en moins d'une heure de trajet diminuer de moitié : le besoin de transport collectif est criant (Source : Les Echos).

Appel à projets innovants

L'ADEME vient de lancer un appel à projets intitulé « 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 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 ».

Sujet de bac (session de rattrapage, toutes sections)

Discuter cette affirmation du sociologue Eric Hamelin, auteur de l'ouvrage « La tentation du bitume, où s'arrêtera l'étalement urbain » (2012) : « il faut ramener de la campagne en ville, et non plus de la ville à la campagne ».

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°276 - 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, contactez 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>