

Une ligne fragile

Le 2 juillet 2019, le trafic ferroviaire a été totalement interrompu sur la ligne classique de Maurienne, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane, suite à un nouveau glissement de terrain (le précédent datait de janvier 2019). Les voies ont été recouvertes d'une couche de boue (de 1 à 2 m d'épaisseur) sur 60 mètres.

Tous les trafics ont été bloqués ou détournés : TER Chambéry-Modane, trains de voyageurs France-Italie (TGV SNCF Paris-Turin-Milan et la plupart des trains de nuit Thello Paris-Venise), trains classiques de fret et autoroute ferroviaire alpine.

Ce grave incident met en évidence la fragilité de la ligne classique de Maurienne, et la nécessité de disposer d'une infrastructure fiable pour garantir un report décisif du trafic routier sur le rail. Une autoroute, bien protégée des aléas naturels, a déjà remplacé la route nationale : le rail doit combler rapidement un retard évident. L'interruption du trafic ferroviaire souligne le caractère indispensable de la liaison Lyon-Turin (tunnel interfrontalier et lignes d'accès depuis Lyon et Turin) et renforce l'urgence de sa réalisation.

En aucun cas, contrairement à ce qu'affirment sans cesse les opposants au Lyon-Turin qui ont à nouveau démontré leur totale incompétence et leur irresponsabilité, la ligne classique de Maurienne ne peut constituer une alternative à cette liaison et absorber un report massif de trafic routier, en raison de son profil difficile, de sa capacité insuffisante, de son manque de compétitivité face à la route et - on le vérifie aujourd'hui - de sa sensibilité aux éboulements qui risquent de devenir plus fréquents suite au réchauffement climatique qui déstabilise les parois rocheuses.

Jean Sivardière

Colloque de la FNAUT

Le prochain colloque de la FNAUT sera consacré aux déplacements dans les villes moyennes, avec le soutien de l'association Villes de France. Il aura lieu **jeudi 10 octobre 2019 à Paris.**

Programme et inscription sur le site de la FNAUT : colloque.fnaut.fr

L'avenir du rail

Grands projets et méthodes d'exploitation du train

Les besoins de déplacements des voyageurs à longue distance font de plus en plus partie de la vie quotidienne (voir page 10). Pour les satisfaire autrement que par l'avion, une adaptation des infrastructures ferroviaires est nécessaire : les grands projets de lignes nouvelles ne doivent pas être reportés indéfiniment.

Mais il faut aussi mettre en place une offre (fréquences élevées suivant l'exemple des compagnies aériennes à bas coût), une tarification et une commercialisation adaptées aux voyageurs.

Alors que les initiatives tarifaires récentes de la SNCF présentent à la fois des aspects positifs et négatifs pour les voyageurs, l'exemple de la réforme tarifaire lancée en 2013 par la RENFE (la « SNCF » espagnole a fortement réduit ses tarifs) mérite d'être étudié très sérieusement.

Quant au transport de fret, il est urgent d'en reporter une part importante sur le rail, actuellement handicapé par les petits gabarits de certains ouvrages d'art, la vétusté de ses infrastructures et leur manque de capacité.

Sommaire

Les projets de lignes ferroviaires nouvelles	2
RER B, CDG Express et ligne 17 en Ile-de-France	3
La liaison Lyon-Turin est bien partie	4
Le choix BHNS-tramway : un résumé	5
Le canal Seine-Nord. Des guichets nécessaires	6
La nouvelle grille tarifaire SNCF	7
Le choix audacieux de la RENFE	8
Le 80 km/h : un abandon irresponsable. Les bouchons routiers	9
La canicule et le climat. Les déplacements à longue distance	10
Les nouvelles taxes sur l'avion et le camion	11
Forum des lecteurs	12

Les projets de lignes ferroviaires nouvelles



La priorité doit être évidemment accordée aujourd'hui à la régénération du réseau ferroviaire classique, après des années de sous-investissement, afin de relancer les transports collectifs de la vie quotidienne et limiter ainsi la dépendance automobile.

Pour autant, la FNAUT estime que les projets de lignes nouvelles ne doivent pas être reportés indéfiniment, surtout lorsqu'ils concernent le transport du fret et les liaisons internationales (FNAUT Infos 260, 263, 267 : voir en particulier le rapport de la Cour des comptes européenne).

Les priorités

Le quasi-monopole routier pour le transport du fret fragilise notre économie en la liant au prix fluctuant du pétrole. Or le rail transporte à peine 10% du fret en France mais plus de 23% en Allemagne, 38 % en Suède, 40 % en Suisse, 42 % en Autriche.

Cette exception a un lourd impact sur la sécurité routière, la vie des riverains des grands axes routiers, la balance commerciale et le climat. Elle est due en particulier à la vétusté du réseau ferré, à son inadaptation à un trafic massif de fret, à la saturation des grands axes par les trains de voyageurs, au manque de sillons fret compétitifs face à la route.

La FNAUT préconise donc que la priorité soit donnée au transport du fret sur longue distance, donc au dispositif comprenant :

- la liaison Lyon-Turin, essentielle pour les échanges fret et voyageurs à travers les Alpes (le tunnel de base et ses accès depuis Lyon et Turin forment un ensemble indissociable) ;
- le contournement ferroviaire est de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et l'aménagement

du nœud ferroviaire lyonnais (NFL), indispensables à l'écoulement du fret nord-sud ;

- la ligne (intégralement mixte fret/voyageurs et sans gares TGV excentrées) Montpellier-Perpignan, donnant accès au réseau des LGV espagnoles et au port de Barcelone.

La FNAUT préconise aussi la modernisation (électrification et mise au gabarit) de la ligne Nevers-Chagny (VFCEA), susceptible d'alimenter le Lyon-Turin depuis les ports atlantiques (FNAUT Infos 276).

Un équilibre entre régions

La FNAUT défend également d'autres projets restés en suspens et qui doivent absolument être reprogrammés à des dates plus proches que celles suggérées par le Comité d'Orientation des Infrastructures, dans un but d'équilibre des investissements entre régions :

- le tronçon Paris-Mantes, première phase de la ligne nouvelle Paris-Normandie ;
- le très court barreau Roissy-Creil, projet dit Roissy-Picardie (FNAUT Infos 276), qui permettra de rattacher Amiens au réseau des LGV mais concerne aussi la vie quotidienne des employés de Roissy ;
- les aménagements de la ligne classique Bordeaux-Toulouse au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse puis la section Agen-Toulouse comme première phase de la LGV Bordeaux-Toulouse, la section classique étant la plus sinueuse.

D'autres projets à accélérer

Il s'agit d'abord de la ligne nouvelle Marseille-Toulon (dont la nouvelle gare souterraine de Marseille).

Le prolongement de la LGV Rhin-Rhône de Belfort à Lutterbach (35 km), réclamé par le Sénat et acté par la ministre, apparaît également comme un complément fort utile, qui valorisera la LGV Rhin-Rhône actuelle, trop courte, sur l'axe radial comme sur l'axe transversal. Une gare TGV-TER à Vandières valoriserait de même la LGV Est.

Renforcer les atouts du rail

Le TGV ne peut fonctionner correctement et renforcer ses atouts que si le réseau des LGV est complété.

Rappelons par ailleurs que, si les projets de lignes nouvelles concernent les déplacements de personnes à longue distance et internationaux (Paris-Italie, France-Espagne), ils facilitent aussi les déplacements quotidiens en désengorgeant des lignes classiques : Marseille-Nice, Bordeaux-Toulouse, Nîmes-Narbonne, Paris-Mantes. La ligne d'accès au tunnel du Lyon-Turin depuis Lyon sera utilisable par les TER reliant les villes du sillon alpin à Lyon.

La concrétisation simultanée des liaisons internationales vers l'Italie et l'Espagne et de projets nationaux plus modestes permettrait à la fois d'obtenir enfin des connexions ferroviaires à haut débit avec l'ensemble de nos voisins européens et d'avoir une répartition plus équilibrée des lignes nouvelles sur le territoire français.

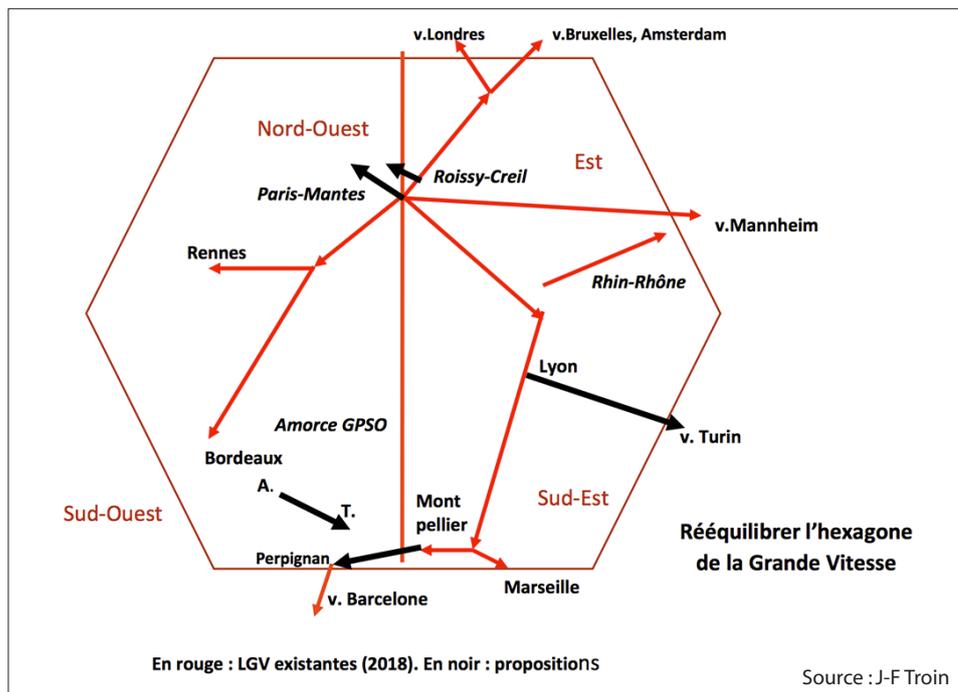
Le financement

Un effort exceptionnel de financement est indispensable pour mener à bien tous ces projets dans des délais raisonnables. Est-ce utopique ?

- Par tête d'habitant, la France investit 38 € dans les travaux ferroviaires ; l'Allemagne 69 € et la Suisse 362 € (source La Vie du Rail).

- On a bien réussi à financer le Grand Paris Express (y compris des lignes inutiles ou luxueuses), le canal Seine-Nord et de nombreux projets autoroutiers totalement contradictoires avec les objectifs environnementaux (biodiversité, climat) du gouvernement. Or l'ensemble des projets évoqués ci-dessus est moins coûteux (environ 28 Md€) que le seul Grand Paris Express (dont le coût est passé de 25 à 35 Md€ en 2017)...

Jean-François Troin, animateur du réseau LGV-TGV de la FNAUT



Le terminal 4 de CdG



Aéroport de Roissy-CdG (Wikipedia)

Chaque jour 14000 Picards se rendent à Roissy. L'Oise est le second département pourvoyeur d'emplois directs de Roissy (14,6%) et 90 % de ces déplacements se font en voiture. L'exploitation du terminal 4 entraînera donc une hausse de ces migrations quotidiennes.

Le dossier du maître d'ouvrage insiste sur l'accessibilité routière alors que le recours à la voiture est trop souvent obligatoire et que la solution la plus pratique pour les salariés et passagers et la plus écologique est le développement des transports collectifs.

La FNAUT Hauts de France soutient la construction du barreau ferroviaire Roissy-Picardie (LNRP) qui montre là toute sa pertinence. Cette liaison correspond à une demande des usagers picards qui sont, en raison de la disparition des bassins d'emploi traditionnels, amenés à effectuer des migrations quotidiennes vers d'autres régions.

En complément du barreau LNRP, qui doit être soutenu par ADP et réalisé avant l'installation du nouveau terminal, il faut mettre en place des transports de rabattement et des pôles d'échanges dans les agglomérations telles que Crépy-en-Valois, Senlis, Chantilly, Creil, Pont-Sainte-Maxence et Compiègne.

FNAUT Hauts de France ■

Pour l'AUT, Roissy constitue déjà l'un des principaux générateurs de mobilité d'Ile-de-France. Or les projets de développement indiqués dans le dossier d'enquête renforceront les besoins de mobilité des passagers aériens et ceux des employés.

L'AUT est particulièrement attentive à la nécessité d'orienter les déplacements actuels et futurs vers les transports publics (sans oublier les modes doux pour les déplacements sur les petites distances).

Le maître d'ouvrage affirme avoir pour objectif de faire passer la part des transports publics de 30 % à 50 % pour les voyageurs et de 10% à 50 % pour les employés.

Par conséquent, les investissements à venir devront porter essentiellement sur les transports publics et non sur l'infrastructure routière qui ne doit constituer qu'un complément aux précédents.

AUT/FNAUT Ile-de-France ■

Ile-de-France : RER B, CdG Express et ligne 17



Gare RER B de Roissy-CdG 2 (MD)

Le RER B assure seul la desserte ferrée, hors grandes lignes, de l'aéroport de Roissy, cumulant les fonctions de desserte omnibus de la banlieue nord et de liaison « rapide » ville-aéroport. Il en résulte un service très médiocre, aucune des deux fonctions n'étant correctement remplies.

Les investissements en cours (modernisation de l'infrastructure, terminus intermédiaires, signalisation Nexteo, matériel roulant à deux niveaux à partir de 2024...) devraient améliorer le service rendu aux voyageurs quotidiens. Mais les trains de grande capacité à deux niveaux, indispensables pour la desserte banlieue, seront difficilement accessibles aux voyageurs munis de bagages et la liaison ville-aéroport se dégradera.

C'est pourquoi, lors de l'Enquête Publique sur le CdG Express en juillet 2016, l'AUT/FNAUT Ile-de-France a pris position en faveur de cette liaison moderne destinée à relier l'aéroport de Roissy et le centre de Paris. Le CdG Express devra être doté d'un matériel roulant adapté aux voyageurs aériens.

L'AUT avait cependant émis de nombreuses réserves :

- SNCF Réseau étant l'un des maîtres d'ouvrage de ce projet, il est à craindre qu'une part de ses ressources financières et humaines ne soit consacrée à la construction du CdG Express au détriment de la modernisation du réseau francilien.

- L'AUT demande que des modalités d'abonnement préférentiel à CdG Express soient proposées aux employés de l'aéroport et que les entreprises du site soient sollicitées pour compenser le manque à gagner résultant de ces tarifs préférentiels.

- La création du CdG Express devra aboutir à la suppression des trains directs Gare du Nord - Roissy du RER B pour les remettre à la disposition des usagers quotidiens.

- Le CdG Express ne peut être accepté que s'il n'a pas d'effet négatif sur le fonctionnement du RER B. Sur ce point, l'AUT rejoint l'analyse d'Ile-de-France Mobilités et, sans remettre en cause la pertinence de ce projet, souhaite que la priorité soit donnée à l'amélioration du RER B et des lignes du nord francilien, en abandonnant l'objectif de mise en service pour les JO de 2024. La récente décision gouvernementale va dans ce sens et l'AUT s'en félicite.

- L'AUT souhaite qu'un arrêt intermédiaire soit prévu à Stade de France pour permettre une correspondance aisée entre le CdG Express et la ligne 15 du Grand Paris Express. Cette interconnexion procurerait aussi un deuxième accès à La Défense sans passer par Paris.

- L'AUT rappelle la nécessité de réaliser avant le CdG Express la liaison piétonne souterraine entre la gare de l'Est, Magenta et la Gare du Nord qui mettra les voyageurs du CdG Express en relation avec trois lignes de RER (E à Magenta avec accès direct à La Défense, B et D à Gare du Nord) en plus des trois lignes de métro (4, 5 et 7) qui desservent la gare de l'Est, et du réseau des autobus parisiens.

Un doublon ruineux

Dans le même avis de 2016, l'AUT déplorait l'existence du projet ligne 17 du Grand Paris Express, concurrent du CdG Express.

Il serait souhaitable que l'Etat fasse un choix, au profit du CdG Express, entre ces deux projets portés par des Établissements Publics placés sous la tutelle de l'Etat (et par ADP dont l'Etat détient plus de 50 % du capital) et mette fin à ce doublon ruineux (un triplon avec le RER B).

Les arbitrages de février 2018 ont placé le tronçon Le Bourget RER - Le Bourget Aéroport de la ligne 17 parmi les priorités olympiques et les travaux débutent. Pour le reste de la ligne, l'AUT estime que la liaison ville-aéroport sera déjà assurée par le CdG Express même si son ouverture est retardée, et ne justifie pas la poursuite de cette ligne jusqu'à CdG. La desserte épisodique de manifestations et expositions ne justifie pas non plus ce projet, sachant que Le Bourget sera desservi par le tronçon déjà lancé de la ligne 17 et que le Parc des Expositions de Villepinte est déjà desservi par le RER B qui sera doté de rames plus capacitaires à partir de 2024. Seule une urbanisation massive du secteur du triangle de Gonesse et au-delà pourrait justifier un tel investissement. Mais le projet Europa City verra-t-il le jour ? Les autres projets généreront-ils un trafic justifiant une infrastructure aussi lourde et aussi onéreuse ?

Le Lyon-Turin est bien parti

Ligne ferroviaire transalpine (MD)

On voit mal aujourd'hui comment le Lyon-Turin pourrait ne pas voir le jour. Tous les signaux sont au vert.

Les députés ont conforté le projet, qui fait aujourd'hui l'objet d'un consensus. Véronique Riotton, députée LREM, a fait adopter un amendement selon lequel les études relatives à la ligne française d'accès au tunnel international de base devront être achevées avant 2023.

Les idées de la France Insoumise et des députés Delphine Batho et François-Michel Lambert ont été balayées. Il est bien difficile de réclamer une décroissance du trafic aérien et une croissance du fret ferroviaire tout en dénonçant le Lyon-Turin grâce auquel on pourra concurrencer l'avion, reporter un million de camions par an sur le rail et soulager les riverains des axes routiers.

Côté italien, un échec électoral cinglant a affaibli le mouvement M5*, farouchement opposé au Lyon-Turin. Face à son associée au sein du gouvernement italien, la Ligue du nord, M5* a perdu la moitié de ses voix lors des élections européennes, passant de 34 % à 17 %. Dans le Piémont, les listes de droite et de gauche favorables au Lyon-Turin ont obtenu plus de 85 % des suffrages.

Les deux États ont lancé la procédure des appels d'offres pour le creusement du tunnel interfrontalier.

Les travaux se poursuivent. Plus de 28 km de galeries, dont 9 km du tunnel définitif, ont déjà été creusés.

Iveta Radicova, coordinatrice des investissements ferroviaires sur le corridor méditerranéen, a confirmé que l'Union Européenne cofinancerait le tunnel à hauteur de 55 % (et non 40% comme prévu initialement), et à hauteur de 50 % les accès au tunnel, « aussi importants que le tunnel lui-même », à condition qu'ils soient dimensionnés correctement (aucun financement n'était prévu).

Cet engagement réduit fortement la participation de la France (- 3 Md€) et de l'Italie (- 1,6 Md€).

Il contredit radicalement les préconisations absurdes du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) présidé par l'ancien député PS Philippe Duron (FNAUT Infos 263).

Selon le COI, il aurait suffi de moderniser la ligne historique Dijon-Ambérieu-Modane, ce qui n'aurait permis ni d'améliorer les relations TER entre Lyon et les villes du sillon alpin, ni de reporter sur le rail le trafic routier entre l'Espagne et l'Europe centrale (la moitié du trafic total).

Aujourd'hui, l'ensemble de la liaison est estimé à 18 Md€ : 7,7 Md€ pour les accès français ; 8,6 Md€ pour le tunnel ; 1,7 Md€ pour les accès italiens. Soit, pour la France, 7,7 Md€ (accès) et environ 2 Md€ (tunnel). Un rephasage des accès français est engagé afin de réduire leur coût de moitié, ce qui ramènerait à 5 Md€ la charge financière de la France (un tel travail a déjà été effectué en Italie).

L'éboulement intervenu le 2 juillet entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane (ce n'est pas le premier) a interrompu tout le trafic France-Italie sur la ligne classique considérée comme fiable par les opposants, aujourd'hui marginalisés : leur dernière manifestation a rassemblé 120 personnes, dont 60 italiens...

Bien dit

Iveta Radicova, coordinatrice des projets ferroviaires sur le corridor méditerranéen : « Nous avons détruit le climat. Il est de notre responsabilité d'investir massivement pour léguer aux générations futures des infrastructures comme le Lyon-Turin qui permettront de lutter durablement contre le réchauffement climatique et la pollution ».

Les arguments de la FNAUT

Suite aux élections européennes, la FNAUT s'est adressée aux eurodéputés et aux parlementaires français et leur a rappelé que, bien loin d'être une aberration technique, écologique et économique comme l'affirment les opposants, le Lyon-Turin est fondamental pour la protection de l'environnement et l'aménagement du territoire européen.

- **Le tunnel transfrontalier et une ligne nouvelle depuis Lyon et Turin sont indispensables.** La capacité de la ligne actuelle et de son tunnel monotube ne permet pas d'y reporter massivement le trafic routier. Elle est limitée par les nouvelles règles de sécurité et par la croissance du trafic voyageurs, comme l'ont montré SNCF Réseau et RFI.

- Le profil de cette ligne de montagne implique d'autre part **des coûts d'exploitation qui rendent le rail non compétitif face à la route.** Un itinéraire ferroviaire de profil plus plat et de plus grande capacité est donc indispensable : il réduira de plus d'un tiers les coûts d'exploitation du rail.

- **Le trafic potentiel de la nouvelle liaison est énorme.** Depuis 5 ans, le trafic des camions à travers les Alpes françaises (flux nord-sud et est-ouest) a augmenté de plus de 12 % pour atteindre aujourd'hui 3 millions de véhicules par an et sa croissance s'accroît. Il n'existe donc aucune raison de sous-estimer le trafic potentiel du Lyon-Turin.

- **La Suisse**, soucieuse de protéger son environnement, a financé seule deux tunnels de base (le Lötschberg et le Gothard) sur l'axe nord-sud (un troisième, le Ceneri, est en construction) pour absorber un trafic annuel de 1,2 million de camions seulement : le trafic routier annuel est devenu inférieur à 1 million de camions, et la part modale du rail supérieure à 70 % sur l'axe nord-sud (contre 10 % seulement entre la France et l'Italie).

- **Le coût de l'infrastructure** annoncé par les opposants est fantaisiste. Le vrai coût de l'ouvrage est très inférieur aux 26 milliards d'euros évoqués avec complaisance par les opposants (et même la Cour des comptes), voir plus haut.

- **Le projet est utile aussi pour les voyageurs.** Les usagers quotidiens des TER reliant Lyon aux villes du sillon alpin (Grenoble, Chambéry, Aix, Annecy) et les voyageurs utilisant les TGV Paris-Lyon-Turin-Milan en bénéficieront.

Les déplacements entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent aujourd'hui essentiellement par avion (3 millions de passagers par an, autant qu'entre Paris et Toulouse) et par route : une partie de ces trafics se reportera sur le rail, ce qui entraînera une réduction des nuisances aériennes et routières.

En conclusion, le Lyon-Turin est un projet rationnel qui, accompagné d'une taxation kilométrique des camions analogue à la RPLP suisse, permettra seul de transférer sur le rail une part significative du trafic routier transitant à travers les Alpes françaises, et de libérer les vallées alpines et le littoral méditerranéen des insupportables nuisances routières que leurs habitants subissent actuellement. La nouvelle liaison, comparable au tunnel sous la Manche, permettra par ailleurs de rééquilibrer l'espace économique européen au bénéfice de l'arc méditerranéen.

L'opinion évolue

La métropole européenne de Lille (MEL) envisage la création de 5 nouvelles lignes de tramway, certaines prolongeant l'actuel Mongy. Une pétition de la municipalité de Seclin a déjà reçu d'innombrables commentaires favorables, qui confirment le point de vue de la FNAUT.

Quelle évolution par rapport à ce que nous entendions voilà quelques années à l'encontre du tramway ! Le travail patient mené par la FNAUT au fil du temps a fini par payer : Hubert Falco, maire de Toulon, est bien le seul à n'avoir rien compris ...

Mais on mesure ici aussi le décalage entre élus et citoyens : les 5 lignes de tramway ne sont qu'un projet, annoncé pour ... 2035 (les élus de Nantes annoncent 3 lignes nouvelles pour 2026 ; la MEL avait déjà annoncé en 2000 un tram-train pour 2010 : on l'attend toujours). Envisager le tramway est très bien, mais les moyens financiers ne sont pas suffisants pour résorber le retard pris depuis 20 ans. Ce n'est pas 2 Md€ qu'il faudrait d'ici 2035 mais 10.

Gilles Laurent et Didier Grimault,
Union des Voyageurs du Nord

Toulon : des bus électriques, mais pas de tramway



Bus toulonnais en site propre (Wikipedia)

Toulon va investir 61 M€ dans l'achat de 136 autobus propres (électriques, hybrides et au gaz), soit 43 % des véhicules circulant sur le réseau local. Selon le maire Hubert Falco, « grâce aux bus hybrides achetés depuis 2011, les émissions de particules fines ont régressé de 30 % ; mieux respirer à Toulon, c'est notre priorité. En écologie, il y a ceux qui en parlent et ceux qui agissent ».

M. Falco oublie que Toulon reste la seule métropole française à ne pas être équipée d'une ou plusieurs lignes de tramway. Le Collectif Tramway dénonce « le refus coupable d'introduire un outil efficace, non polluant, rapide, ponctuel, confortable donc attractif ; les jeunes en subiront les conséquences. Quant au BHNS, il manquera de capacité sur l'axe lourd La Seyne - La Garde comme l'ont démontré les experts, et il ne disposera d'aucun site propre à La Seyne, Saint-Jean-du Var et La Coupiane, quartiers denses et encombrés. Faute de capacité, les bus, même propres, ne changeront rien à un schéma de l'ancien temps ».

Jean-François Guyetand, président
du Collectif Tramway de Toulon



Tramway de Nice (MD)

Le point de vue de l'utilisateur

Accessibilité - Les performances sont voisines dès lors que le matériel roulant est à plancher bas et que les gares et les quais sont correctement aménagés.

Confort - Le confort de roulement du BHNS est plus limité que celui du tramway (roulis, freinage). D'autre part le tramway offre plus d'espace à bord (vélos, poussettes, fauteuils roulants). Il risque moins la saturation que le BHNS (si la clientèle croît, on peut allonger les rames ou en accoupler).

Vitesse, régularité, fréquence - Les performances sont voisines si on a un vrai BHNS (site propre intégral, priorités aux carrefours, portes banalisées, pas de vente à bord) comme le Busway de Nantes (FNAUT Infos 265). En pratique, cependant, les compromis avec la circulation automobile sont plus faciles, donc plus fréquents, avec le BHNS, ce qui en réduit la vitesse commerciale, la régularité et la fréquence maximale. Souvent le site propre du BHNS est discontinu (voir le projet de Toulon), c'est plus rare dans le cas du tramway.

Le point de vue du technicien : l'insertion urbaine

Le bruit est comparable si les bus sont électriques. En certains points durs, le tramway peut cependant être bruyant.

L'emprise nécessaire pour le tramway est plus étroite (5,85 m contre 6,50 sur la base des exemples lyonnais), l'insertion du tramway est donc plus facile.

Le choix du tramway exige des **travaux préalables** plus importants et plus longs, mais les travaux ultérieurs sont moins fréquents (pas d'ornièrage).

L'engazonnement de la plateforme du tramway est possible sur toute sa longueur sauf aux stations et aux carrefours, l'effet sur l'esthétique de la ville peut être spectaculaire.

Le point de vue du décideur politique

Le site propre - Si l'élu choisit le tramway, les compromis avec la circulation automobile sont plus difficiles, la vitesse commerciale est plus élevée, le tracé est définitif. Le choix du tramway exige plus de courage politique.

Trafic potentiel - Le tramway est à l'évidence le choix pertinent sur les axes lourds, à fort trafic potentiel. Le BHNS n'est adapté que si le trafic potentiel est modéré

(25 000 voyageurs/jour, bus de 18 m), ce qui est généralement le cas dans les agglomérations de moins de 150 000 habitants.

Dans les grandes agglomérations, le BHNS risque la saturation. Il ne possède pas (ou peu) de réserve de capacité sur les axes lourds. Il faut en effet tenir compte de la croissance naturelle du trafic, de l'urbanisation future de l'axe du TCSP et de l'effet TCSP, souvent sous-estimé.

Dépense immédiate et à long terme - La dépense de la collectivité est deux fois moins élevée pour le BHNS. Mais il faut tenir compte de la nécessité de renouveler les bus, des dépenses d'entretien et de la différence de recettes (le tramway attire davantage de clientèle). A long terme, la différence s'estompe si la fréquentation est élevée, la dépense par voyage est même plus faible d'environ 10 % dans le cas du tramway.

Le point de vue du citoyen

Ambition environnementale - Le choix du tramway est plus ambitieux car le tramway attire bien davantage l'automobiliste que ne peut le faire le BHNS : si le tramway remplace une ligne de bus en site banal, la clientèle, en moyenne, double au minimum ; si le BHNS est choisi, la clientèle n'augmente que de 30 à 40 % en moyenne, le report modal est plus faible.

Bilan carbone - Alstom et Carbone 4 ont comparé les deux modes sur leur cycle de vie (construction et exploitation) : le bilan du tramway est bien plus favorable.

Il semble que le BHNS à batterie soit moins écologique que sa version « trolleybus », ce qui modifie alors à son désavantage le bilan du BHNS.

Structuration de la ville - Spontanément, la ville se densifie le long d'un axe de tramway, d'où un trafic supplémentaire que le tramway peut encaisser grâce à sa forte capacité. L'effet structurant du BHNS est plus faible.

Conclusion

Par son attractivité sur l'automobiliste et sa capacité évolutive, le tramway est, sur les axes lourds, la réponse la plus pertinente aux besoins futurs (pétrole, pollution, climat). Le créneau de pertinence du tramway est généralement sous-estimé, celui du BHNS est surestimé (capacité, coût, attractivité)

Le développement des réseaux de tramway rencontre l'adhésion des citoyens, qui y voient aussi un élément d'attractivité pour leur ville.



Voici la lettre ouverte adressée par l'ADTC de Grenoble à Elisabeth Borne et Laurent Wauquiez au sujet des fermetures de guichets dans les gares SNCF.

Les fermetures de guichets SNCF se multiplient non seulement dans les petites gares, mais à présent dans celles des villes moyennes. A Chambéry, un nœud ferroviaire important, les guichets n'ouvrent qu'à 11h45 !

Mais, depuis mars 2019, la SNCF pénalise lourdement les usagers sans billet, même s'ils se présentent spontanément au contrôleur. La possibilité d'acheter un billet dans le train au tarif normal disparaît, y compris lorsque la gare de montée est fermée, le distributeur automatique de billets absent ou en panne. Réponse invariable : « vous n'avez qu'à prendre le billet à l'avance et par internet ». Une réponse inadmissible pour une entreprise de service public :

- elle ignore les contraintes amenant l'utilisateur à improviser son déplacement ou à modifier son trajet ;

- elle ignore les difficultés pour finaliser l'achat d'un titre de transport sur un téléphone ou sur une borne récalcitrante, et les limites géographiques des bornes ;

- elle ignore les usagers qui n'ont pas de téléphone connecté ou qui ne savent pas s'en servir ;

- elle ignore les difficultés à acheter un billet, celles dues à un problème informatique, comme celles dues à un défaut de conception, par exemple l'impossibilité d'acheter un billet pour un parcours avec plus de deux correspondances ;

- elle enlève à l'utilisateur le choix du mode d'achat, du mode de paiement, de l'itinéraire et même des horaires (le site oui.sncf ne propose qu'une partie de l'offre disponible en privilégiant systématiquement les parcours en TGV et n'affichant pas les TER) ;

Je me rends en voiture à la gare de Tracy-Sancerre où je constate l'absence de guichet, de distributeur et de compositeur. Une grande affiche indique que tout voyageur doit être muni d'un billet avant de monter dans le train. Les montants des amendes et les tarifs de bord prohibitifs sont affichés. Il est même précisé que si le billet n'est pas composé, le voyageur doit payer 20 € ! La SNCF ne préconisant pas où acheter son billet, je renonce au train et je remonte dans ma voiture...

Jacques Vaisson, TARSLY ■

- elle propose sans avertissement des gares différentes de celles demandées (Montpellier Sud-de-France au lieu de Saint-Roch) ;

- elle rend nettement plus compliqué le fait de changer son billet (alors que dans le même temps, l'utilisateur qui n'a pas le billet pour le bon train est pénalisé davantage) ;

- elle rend bien plus compliqué le fait de bénéficier de réductions ;

- elle enlève la possibilité de bénéficier de la dégressivité kilométrique en obligeant l'acheteur à fractionner son trajet (ce qui nécessite une habileté et une connaissance du réseau qu'ont peu d'utilisateurs) ;

- elle accentue l'exclusion des populations les moins mobiles, peu à l'aise avec les outils numériques, peu cultivées, ou vivant dans des régions mal couvertes par internet ou sans dessertes directes en train.

Les seuls usagers qui ne pâtissent pas trop de cette politique sont les abonnés et ceux qui effectuent des trajets très simples, avec au plus une correspondance. Cette dégradation sans précédent, qui met encore plus à mal l'unité du réseau ferré et du territoire, est suicidaire pour le rail et désastreuse pour les autres acteurs.

Les pétitions pour le maintien des guichets ont beau se multiplier, la FNAUT proteste, le défenseur des droits alerte sur le non-respect des droits causé par la fracture numérique, rien n'y fait.

À l'heure où de nombreuses Autorités Organisatrices des Mobilités cherchent à unifier leur tarification et leurs réseaux, l'éclatement du réseau ferré national en entités gérées sans coordination entre elles est un très mauvais signal.

Il est grand temps que le pouvoir politique impose à la SNCF et aux futurs opérateurs privés des obligations de service public et d'interopérabilité qui permettent à l'utilisateur d'acheter facilement un titre de transport en gare, et y compris si son trajet est composé de plusieurs tronçons exploités par des opérateurs différents. Comme en Suisse.

Les conventions entre les Régions et la SNCF doivent être revues pour maintenir des services physiques et humains de distribution, comme certaines Régions l'ont déjà fait.

Nathalie Teppe, présidente, ADTC ■

Un canal inutile et ruineux



Elisabeth Borne a salué l'adoption par la Commission européenne du canal Seine-Nord dont l'utilité reste à démontrer. Les travaux seront financés à 40 % au moins par l'UE.

Selon la ministre, le canal favorisera le report modal des trafics de fret de la route vers la voie d'eau. Elle désavoue ainsi l'administration.

Comme l'a démontré en 2013 le rapport Massoni-Lidsky (CGDD et IGF) après bien d'autres études, le canal concurrencera le rail, ce qui ne présente aucun intérêt économique ou environnemental, d'autant que le réseau ferré est loin d'être saturé depuis la mise en service de la LGV Nord : 63 % du trafic du canal proviendrait de la route et 37 % du rail (soit 13,3 % du fret ferroviaire actuel sur cet axe).

Le fret routier sur l'autoroute A1 diminuerait de 3,8 % seulement (à titre de comparaison, la réalisation complète du projet Lyon-Turin permettra de transférer sur le rail au moins un tiers du trafic routier franco-italien). Et, selon l'ADEME, si une tonne-kilomètre de fret passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO2 sont économisés ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis.

Ce n'est pas l'hinterland des ports du Havre et de Rouen, où d'importants investissements ont été réalisés, qui sera élargi à l'Europe du Nord, mais celui d'Anvers et de Rotterdam qui sera renforcé en Ile-de-France au détriment des deux ports français. Cet effet pervers a été bien perçu, et dénoncé vigoureusement par... Edouard Philippe quand il était maire du Havre (« un gâchis économique et environnemental »).

Il fallait en priorité renforcer l'influence des ports du Havre et de Rouen en rendant leur desserte ferroviaire vers l'est et le sud plus performante : la part de nos importations transitant par nos ports est déjà très faible...

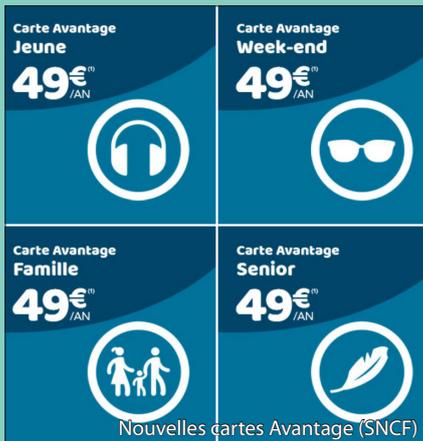
La décision du gouvernement est prématurée : le financement des infrastructures de transport a été renvoyé à la loi de finances 2020. Il y avait d'autres priorités que ce canal ruineux pour l'Etat et les collectivités concernées. Curieusement, à de rares exceptions près (FNAUT Infos 217), les écologistes, qui ont attaqué avec virulence le Lyon-Turin, ont gardé le silence sur le canal.

Les nouveautés

Le 9 mai dernier, Rachel Picard, directrice générale de Voyages SNCF, a présenté les nouvelles dispositions tarifaires de la SNCF : « plus simple et moins cher ».

Désormais, il n'existe plus que trois tarifs : seconde, première et business première dans les TGV (hors Ouigo) et les trains Intercités. Ces tarifs remplacent notamment les actuels tarifs Prem's, Loisir et Pro.

Le nom Prem's restera utilisé pour les tarifs les moins chers. Tous les billets seront désormais échangeables ou remboursables (y compris les billets Prem's), gratuitement jusqu'à trente jours avant le départ, puis pour 5 euros jusqu'à 3 jours et 15 euros jusqu'au départ du train.



De nouvelles cartes de réduction seront toutes vendues à 49 € pour un an. Elles garantissent toutes une réduction sur tous les billets : de 30% pour les adultes, et éventuellement de 60% pour les enfants (de 4 à 11 ans) jusqu'à trois enfants.

La carte Avantage Jeune remplace la carte Jeune SNCF (actuellement vendue 50 €) pour les 12-27 ans. La carte Avantage Senior remplace la carte Senior+ (actuellement vendue 60 €) pour les plus de 60 ans. La carte Avantage Week-end pour les 27-60 ans remplace la carte Week-end (actuellement vendue 75 €). La carte Avantage Famille remplace l'actuelle carte Enfant+ (vendue 75 €) qui permet à un adulte et un éventuel accompagnant d'emmener jusqu'à 3 enfants. Ces deux dernières cartes sont valables sur un aller-retour incluant un jour de week-end.

Les détenteurs d'une carte Avantage bénéficient aussi de réductions sur certains services : 15% de réduction sur les menus du bar, sur Ma location Avis, service de location de voitures, ou encore sur Mes bagages services, service d'acheminement des bagages du domicile à la destination.

Les cartes Avantages sont applicables ou non selon les Régions dans des conditions très variables, mais pas sur les Ouigo.

Enfin, une nouvelle carte Liberté à 399 € par an remplace les actuels abonnements Fréquence qui donnaient de fortes réductions sur les TGV classiques et Intercités dans toute la France.

La nouvelle grille tarifaire de la SNCF : de la publicité à la réalité

La SNCF a annoncé le lancement de nouvelles cartes de réduction à prix réduits, des pourcentages de réductions augmentés, une utilisation du train assouplie et l'objectif de proposer un voyage sur deux à tarif réduit (encadré). La FNAUT a reçu de nombreuses réactions dont le bilan est nettement moins favorable que celui annoncé par la SNCF, voire opposé.

Nous avons rappelé (FNAUT Infos 274) les points positifs des nouvelles cartes : meilleure lisibilité, baisse des prix d'achat, réductions accordées portées de 25 % à 30 % dans tous les cas. L'effort est particulièrement net pour les familles qui, avec la tarification actuelle, ne pouvaient quasiment jamais prendre le train. L'amélioration de l'offre Pro est également très sensible (baisse des prix, conditions d'utilisation). Mais la SNCF a gardé le silence sur les aspects négatifs.

1. L'information sur les prix doit être impérativement améliorée.

L'information sur les prix maximum Business 1^{ère} (référence pour les 1^{ère} et 2^e classes) doit être améliorée rapidement pour l'ensemble des relations. C'est une obligation réglementaire pour les prix fixés par le yield management.

Des informations synthétiques doivent mentionner les réductions accordées par les Régions aux possesseurs de cartes nationales pour les trajets nationaux, interrégionaux et régionaux. Dans le cas des trajets avec correspondance, il faut rétablir le prix payé pour chaque parcours.

2. A l'inverse des annonces de la SNCF et des attentes des clients, la souplesse d'utilisation du train se dégrade sensiblement.

Tous les billets sont dorénavant échangeables et remboursables, mais les conditions d'échange et de remboursement sont fortement dégradées :

- 15 € dès l'avant-veille du voyage au lieu de la veille pour les voyageurs sans carte de réduction ;

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

Les nouvelles formalités sont donc plus coûteuses et plus contraignantes qu'avant, y compris pour les déplacements professionnels ou fréquents (Liberté) : la tolérance « train avant - train après » sans changement de billet est supprimée.

3. Si certains prix baissent, le nombre de trains pour lesquels les réductions sont valables diminue.

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

Les TGV traditionnels Inoui se raréfient, certains sont remplacés par des TGV Ouigo dont la tarification est spécifique et qui desservent essentiellement les grandes relations radiales.

4. Certaines réductions sont accentuées mais de nombreux prix augmentent fortement.

« Les prix n'augmenteront pas », avait affirmé Rachel Picard.

Si, dans la nouvelle gamme Avantage, les prix du train restent raisonnables ou régressent légèrement, les possesseurs des cartes Liberté (ex Fréquence) expriment de nombreux et forts mécontentements.

Les prix augmentent de 10 % en 1^{ère} classe (comme annoncé) mais souvent aussi en 2^e classe, de l'ordre de 18 % avec des fourchettes comprises entre 7 % et 27 % (ce n'était pas annoncé et n'a été découvert qu'après publication des prix). Les cartes ne sont maintenant payables qu'en une seule fois.

Les nouvelles tarifications régionales conduisent, dans certains cas, à des augmentations supplémentaires importantes.

Le yield management (variation des prix en fonction de la date d'achat) est poussé à son extrême, avec une baisse de quelques prix faibles mais une forte hausse des prix les plus élevés. Officiellement, le prix moyen baisse. Mais cette baisse est d'abord due au TGV Ouigo.

La FNAUT estime indispensable de revoir à la baisse les tarifs Liberté, particulièrement en 2^e classe, dont les dernières hausses sont abusives et portent manifestement atteinte au pouvoir d'achat.

Jean Lenoir ■

Le choix audacieux de la RENFE



Une baisse des prix pour attirer de nouveaux clients est le pari qu'a osé faire la RENFE, la SNCF espagnole, en 2013 (FNAUT Infos 241).

L'Espagne possède le premier réseau de LGV d'Europe, le deuxième derrière la Chine, avec 3 240 km de lignes début 2017 (la carte représente le réseau actuel). Un ambitieux plan de construction de LGV vise à mettre toutes les capitales régionales à moins de 3h de Madrid et 5h30 de Barcelone.

Un succès médiocre

En 2014, la fréquentation de l'AVE (le TGV espagnol) stagnait : 11 000 passagers par km de LGV, contre 27 000 en Italie et 61 000 en France. Un résultat qui s'expliquait par la faible densité démographique du pays, un niveau de vie inférieur au nôtre et une crise économique très sévère après 2008. Début 2013, le taux d'occupation des AVE, nettement plus faible que celui des TGV, n'était que de 60 %. Alors que la LGV Paris-Marseille transportait 32 millions de voyageurs par an en desservant trois agglomérations totalisant 14 millions d'habitants, la LGV Madrid-Saragosse-Barcelone, qui dessert 9 millions d'habitants, n'en transportait que 6 millions.

Une réforme tarifaire

Une des raisons de l'incapacité de l'AVE (le TGV espagnol) à plaire était le prix élevé des billets. Selon un rapport publié en 2014 par l'Université de Barcelone, le passager moyen était de classe moyenne supérieure.

En février 2013, afin d'enrayer la baisse du trafic constatée en 2012, une politique commerciale audacieuse a été lancée. Le tarif général de la RENFE a été abaissé de 11 % et des offres promotionnelles ont permis de réduire le prix de certains billets de 20 % à 70 % : le prix moyen du billet a diminué de 27 %.

Ainsi, les tarifs AVE des classes Tourist et Tourist + (elles offrent un bon niveau de confort) ont baissé de 11 %. Des nouveaux prix Promo et Promo + ont été proposés pour voyager sur les grands axes dans n'importe quelle classe, à n'importe quelle date ou heure en bénéficiant de réduction de 30 à 70 %. Ces billets étaient soumis à des limitations des possibilités d'annulation et de modification mais il était possible de rendre ces conditions plus flexibles et de choisir un siège pour un peu plus cher (Promo +). L'anticipation de l'achat multipliait la possibilité d'obtenir de meilleurs rabais. Avec les prix Promo, il était désormais possible de voyager de Madrid à Barcelone à partir de 32 euros, de Séville à Valence pour 27,8 euros. Une carte de réduction pour les jeunes offre 30 % de réduction sur tous les billets pour un montant annuel de 20 € seulement. De nombreuses autres réductions ont vu le jour, pour les professionnels voyageant souvent, pour les seniors...

De ce fait, l'AVE, qui n'était accessible qu'à la classe aisée, est devenu accessible aux classes moyennes.

Un résultat spectaculaire

Le résultat de cette nouvelle politique a quasiment été immédiat.

Elle a permis à RENFE Viajeros, la filiale de transport de voyageurs de RENFE créée fin 2013, de dégager un bénéfice de 57 M€ dès 2013. De février 2013 à février 2014, la hausse du trafic voyageurs a été de 23 % et le taux de fréquentation des AVE est passé à 73 %.

Au premier semestre de 2014, le nombre de voyageurs est passé à 8,7 millions (+ 20 %). L'AVE a enregistré 15,84 millions de passa-

gers au cours des neuf premiers mois de 2017 (4,1 % de plus qu'en 2016).

Le succès a été tel que dès 2014, l'AVE a dépassé l'avion sur certaines lignes, notamment Madrid-Barcelone. Ce résultat est confirmé par les données d'AENA, association des aéroports espagnols, sur le pont aérien entre les deux principales villes espagnoles : le trafic a chuté de 54 % depuis que l'AVE les a connectées en 2008. Entre février et novembre 2013, 438 000 voyageurs ont abandonné l'avion pour l'AVE. C'est la première fois que l'AVE l'a emporté sur l'avion : en janvier 2014, il a transporté 1,9 million de voyageurs contre 1,8 million pour l'avion, en retrait de 7,3 % sur Madrid-Barcelone.

Un impact favorable et durable sur la RENFE

L'opérateur de l'AVE a terminé l'année 2015 avec un bénéfice de 37,3 M€ pour la première fois de son histoire. Ces bénéfices de l'entreprise ont été consolidés par la suite. La RENFE a clôturé l'année 2016 avec un bénéfice brut d'exploitation (EBITDA) de 450 M€, une amélioration de 12,5% par rapport à l'année précédente. Au troisième trimestre 2017, RENFE avait déjà enregistré un EBITDA de 376 M€, en hausse de 16,6 % par rapport à l'année dernière à cette même période. Il est prévu qu'en fin d'année, la société présentera un EBITDA de 473 M€.

En 2014, le chiffre d'affaires total de RENFE a augmenté de 5,7 % et s'est élevé à 2 966,5 M€, tandis que les dépenses ont augmenté de 7 % à 2 751 M€. Les résultats de l'opérateur public ont également été affectés par l'augmentation de 22,2 % des redevances versées à ADIF (gestionnaire du réseau ferré espagnol) pour l'utilisation des voies, gares et autres infrastructures ferroviaires, à 607,4 M€.

Un exemple à étudier

Dans le contexte espagnol, cette baisse du prix des billets a donc eu des effets positifs sur la fréquentation et l'équilibre économique de l'AVE et de la RENFE. Il faut toutefois relever qu'avec un réseau de LGV comparable, 25 M de voyageurs utilisent l'AVE en Espagne par an alors qu'il y a environ 110 M de voyageurs TGV par an en France et 30 M de voyageurs internationaux.

Il serait opportun d'étudier les effets d'une baisse systématique des prix du TGV sur sa fréquentation et son équilibre économique. Une telle baisse pourrait être accompagnée de l'élimination des petits prix réservés aux habitants des métropoles et d'une véritable simplification des tarifs, compréhensible de tous.

Marc Debrincat, Jovanah Murugan et Jean Sivardière



Bouchons routiers



Tous les records ont été battus lors des départs pour le pont de l'Ascension : 1 340 km de bouchons, dont 485 km en Ile-de-France, selon Bison Futé, contre 1 068 km « seulement » lors du même pont en 2018, soit + 25 %. Temps perdu et fatigue pour les vacanciers, risques d'accidents, coûts élevés de surveillance de la circulation, pollution de l'air, gaspillages de carburant, émissions de CO₂...

Augmenter la capacité des autoroutes serait une fuite en avant : elle ne pourrait que pérenniser les difficultés, toute infrastructure nouvelle induisant plus de trafic qu'elle ne peut en écouler. **Or, comme en ville, une faible diminution du trafic routier (- 5 %) suffirait à réduire l'ampleur des bouchons.**

Les déplacements saisonniers s'effectuent principalement en voiture. La souplesse de la voiture ne suffit pas à l'expliquer :

- la SNCF dissuade bien des automobilistes pourtant prêts à utiliser le train (sabotage des « petites » lignes, retards des trains, fréquences insuffisantes, coût trop élevé pour les jeunes et les familles...);
- quant à la rénovation du réseau ferré, globalement sous-utilisé mais présentant de nombreux nœuds et axes saturés, l'Etat ne lui attribue que de maigres moyens financiers.

La FNAUT préconise donc un ensemble de mesures facilitant l'usage du train lors des grandes migrations saisonnières :

- le remaillage du réseau ferré, qui doit couvrir l'ensemble du territoire ;
- le renforcement des dessertes de jour, sur les lignes transversales comme sur les lignes radiales ; le retour des trains de nuit et du service auto-train ;
- une restauration, un transport des bagages et des vélos, des consignes en gares... à prix abordable ;
- une baisse générale des tarifs, suivant l'exemple de la RENFE (la « SNCF espagnole ») : la perte de recettes par voyage a été plus que compensée par le gain de clientèle (FNAUT Infos 241, voir aussi page 8).

Mais relancer le rail ne suffit pas, il faut aussi faciliter l'accès aux gares par tous les modes ; faciliter les correspondances entre train et car ; renforcer, dans les zones touristiques, les services de cars, de taxis et la location de voitures et de vélos.



La FNAUT s'est engagée avec fermeté en faveur du 80 km/h sur les routes secondaires (FNAUT Infos 262, 266, 273, 274). Pourquoi ?

Tous les experts considèrent que la vitesse excessive est la cause première, initiale ou aggravante, de l'insécurité routière et ont préconisé l'adoption du 80 km/h (bien d'autres mesures sont nécessaires, mais seul le 80 km/h permet d'obtenir des résultats rapides). Ils ont invoqué la loi empirique de Nilsson-Elvik : une réduction de 1 % de la vitesse réduit de 4 % le nombre des tués par accident. Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, estime que le 80 km/h a sauvé 116 vies en 2019, et en aurait sans doute sauvé 200 si des irresponsables n'avaient pas détruit la moitié des radars.

Rouler à 80 km/h au lieu de 90 ne fait perdre qu'un temps marginal, d'autant que, sur les routes concernées, souvent étroites et sinueuses, il est difficile de rouler à 90.

Il est donc exagéré d'affirmer, comme l'ont fait les gilets jaunes et les sénateurs, que le 80 km/h renforce l'enclavement des petites villes et des zones rurales. La vraie origine de cet isolement, c'est la dépendance automobile, la pénurie de transport collectif : en Allemagne, en Suisse, en Autriche, en Italie du nord, même les zones rurales sont bien desservies par train ou car (FNAUT Infos 270).

Les automobilistes ne sont pas seuls concernés. En 2018, selon l'Office National Interministériel de la Sécurité Routière, 471 piétons, 175 cyclistes, 133 cyclomoteuristes, 627 motocyclistes et 44 camionneurs ont été tués sur les routes françaises, soit 41,6 % des 3488 victimes.

Un revirement décevant

L'attitude sidérante du Premier ministre ne peut s'expliquer que par celle du chef de l'Etat, hostile au 80 km/h. Avec un courage évident, Edouard Philippe avait défendu en 2018 sa décision de limiter la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires : « si, pour sauver des vies, il faut être impopulaire, j'accepte de l'être ; que valent trois minutes de plus sur un trajet de 40 km quand il s'agit de sauver une vie par jour ? ».

Mais, en mai dernier, il a affirmé qu'il ne voyait « aucun inconvénient » à laisser les présidents de conseils départementaux fixer

eux-mêmes la vitesse limite, alors qu'un bilan de la mesure devait être effectué en juillet 2020. Il a manifestement oublié qu'il s'agissait de vies humaines, non d'un quelconque problème local.

Cet « assouplissement » du 80 km/h a été entériné par la majorité des députés : Philippe Grosvalet, président PS de la Loire-Atlantique, a dénoncé « leur attitude démagogique et pas très courageuse sous prétexte de ruralité ».

Confier aux élus départementaux la responsabilité du choix entre 80 et 90 km/h est totalement irresponsable **alors que la mortalité routière est repartie à la hausse**. Ces élus ont la compétence nécessaire pour gérer les lycées et les TER, mais ils n'ont aucune expertise en matière de sécurité routière. Celle-ci est un domaine qui relève d'une véritable analyse scientifique, donc d'une décision de l'Etat et non de l'opinion d'élus qui, inévitablement, songent à plaire à leurs électeurs. La meilleure preuve est la volonté annoncée de nombreux présidents de conseils départementaux de rétablir le 90 km/h sur les « belles routes », c'est-à-dire les routes les mieux aménagées, bien tracées, apparemment les plus sûres mais, en pratique, celles qui donnent à l'automobiliste un sentiment trompeur de sécurité, qui sont les plus fréquentées ... et sur lesquelles se produisent le plus d'accidents mortels.

La FNAUT réaffirme donc sa demande d'un maintien du 80 km/h jusqu'à ce qu'un bilan objectif de la mesure soit effectué et, plus généralement, d'une réduction des vitesses autorisées sur l'ensemble du réseau routier : 120 km/h (autoroutes), 100 km/h (voies express), 80 km/h (autres routes hors agglomération), 30 km/h en milieu urbain (50 km/h sur les axes de transit). Une telle réglementation, uniforme donc compréhensible, est en vigueur en Suisse, où elle fait l'objet d'un large consensus (même l'Automobile-club suisse l'a approuvée). Elle permet de réduire le nombre et la gravité des accidents, leur coût pour la collectivité, la consommation de pétrole (donc le déficit de la balance commerciale) et les émissions de gaz polluants et de CO₂.

Jean Sivardière ■

Transport et environnement



La canicule et le climat

Le dérèglement climatique ne peut plus être considéré comme un phénomène marginal ne concernant que les pôles ou les pays tropicaux...

- Lors de la canicule de la fin juin 2019, la température a atteint le record absolu de 45,9 °C à Gallargues-le-Montueux, dans le Gard, soit deux degrés de plus que l'ancien record. Dans le massif des Ecrins, le Glacier Blanc disparaît. Toute l'Europe a été touchée.

Le lien entre les canicules et le dérèglement climatique est clairement souligné par de nombreux climatologues, en particulier Jean Jouzel, un expert incontestable, selon lequel les canicules vont devenir « plus précoces, plus intenses et plus fréquentes ».

- Les 7 glaciers de l'Equateur ont perdu 54 % de leur surface en 40 ans et aurait disparu en 2100. Un scientifique danois a montré que le glacier Fjord (Groenland), envahi d'énormes quantités d'eau, est victime d'un dégel de plus en plus important et précoce. Le 17 juin, le Groenland a perdu 3,7 milliards de tonnes de glace, d'après des estimations de l'Institut danois de météorologie. D'ici 2100, la seule fonte du Groenland pourrait provoquer une montée des océans comprise entre 5 et 33 cm.

On pourrait multiplier les exemples. Dans ce contexte, on ne peut que regretter que 93 parlementaires de tous bords politiques aient pris, fin juin, la défense des vols domestiques en France (dont le nombre a augmenté de 3,4 % en 2017).

Selon eux, « certains territoires, victimes d'un enclavement qui handicape leur développement, ont un besoin vital de l'avion. Les lignes aériennes sont souvent le seul moyen de leur éviter un isolement mortifère, faute de dessertes routières et ferroviaires adaptées à notre époque ».

En décalage avec l'opinion et totalement irresponsables, les 93 parlementaires (dont l'argument sur l'isolement mortifère fait sourire et n'a de sens que pour un nombre marginal de localités) n'ont songé à réclamer ni un freinage des travaux routiers qui ne font qu'induire un trafic générateur d'un tiers de nos émissions de carbone, ni à proposer une accélération de l'« adaptation des infrastructures ferroviaires à notre époque ».

Tous les projets ferroviaires sont justifiés

Il ne faut pas opposer entre eux les projets ferroviaires : rénovation du réseau classique et création de lignes nouvelles. A-t-on déjà vu les partisans de la route opposer les routes départementales et les autoroutes ?

Les automobilistes veulent pouvoir utiliser un réseau routier cohérent. Il en est de même des usagers du train : ils ont besoin de TER et de Transilien pour les déplacements de la vie quotidienne, de trains Intercités de jour et de nuit, et de TGV pour les déplacements à plus longue distance. Et tous ces trains doivent pouvoir circuler sur le réseau rapidement et à des fréquences élevées. Quant aux chargeurs, ils ont besoin de trains classiques, de transport combiné, d'autoroutes ferroviaires, de lignes capitulaires et... de sillons fiables.

Le véritable adversaire du réseau classique, ce n'est pas le TGV mais la route : c'est lors de la négociation des Contrats de Plan Etat-Régions que se fait l'arbitrage entre modernisation des infrastructures classiques et travaux routiers (FNAUT Infos 240).

Les déplacements à longue distance

L'intérêt que la FNAUT porte aux grands projets ferroviaires est justifié : les déplacements à longue distance (familiaux, professionnels ou pour recherche d'emploi, touristiques) se multiplient ; ils doivent pouvoir s'effectuer en respectant l'environnement donc par train et non préférentiellement par avion.

Les enfants effectuent souvent leurs études supérieures loin du domicile familial puis recherchent un emploi et s'établissent loin de ce domicile ; de nombreux couples vivent séparés, les conjoints ne travaillant pas dans la même ville ; la multiplication des divorces avec garde alternée des enfants implique des déplacements fréquents entre les domiciles des parents séparés ; la diminution de la taille des ménages, les conditions de vie difficiles dans les métropoles, le fractionnement des vacances encouragent les déplacements touristiques ; la vie économique s'internationalise.

En définitive, les déplacements à longue distance font de plus en plus partie de la vie quotidienne.

Jean Sivardière ■

Le train pour une croissance durable en Europe



Dans une tribune publiée par Les Echos, Alexander Doll (Deutsche Bahn) et Alain Picard (SNCF) plaident pour que l'Europe stimule le transport ferroviaire du fret. Nous résumons leur intervention, qui confirme la pertinence des orientations de la FNAUT en matière de grandes infrastructures de transport.

L'Europe ne serait sans doute pas ce qu'elle est sans le rail, qui a joué un rôle déterminant dans la constitution de la société et de l'économie européennes. Il a rapproché les peuples et rendu l'Europe palpable et concrète au quotidien. Un premier pas a été franchi il y a près de 50 ans avec la création du Pass Interrail, qui a permis à des millions de jeunes de voyager au-delà de leurs frontières.

La vitesse a aujourd'hui réduit les distances. Les lancements d'Eurostar en 1994 et de Thalys en 1996 illustrent la capacité du train à rapprocher les grandes métropoles européennes. En 2018, 11 millions de voyageurs ont utilisé Eurostar, et plus de 7,5 millions ont voyagé en Thalys entre l'Allemagne, la Belgique, la France ou les Pays-Bas. L'Allemagne est connectée directement à grande vitesse à plus de 150 villes européennes.

L'Europe réussira d'autant mieux la transition énergétique et la diminution des émissions de carbone qu'elle s'appuiera sur le rail, qui a tous les atouts pour s'imposer comme un moyen de transport du futur.

Ce qui a été fait pour les voyageurs doit servir d'exemple pour le fret. Entre 2000 et 2018, la valeur des échanges intra-européens de biens a doublé. Selon l'OCDE, cette croissance en volume devrait atteindre 30 % à l'horizon 2030. En l'absence de choix forts pour orienter ces échanges vers le rail, c'est inévitablement le mode routier qui en bénéficiera, soit un million de camions supplémentaires sur nos routes par an. D'où une impasse environnementale et sociétale sans précédent : croissance des émissions de CO₂, saturation et coût des axes routiers, multiplication des accidents.

Grâce à son faible impact environnemental, à sa pertinence sur les longues distances et à la faiblesse de ses coûts externes, le rail peut accélérer la construction d'une économie et d'une société européennes unifiées.

Taxes

Déceptions

La FNAUT a approuvé la création des nouvelles taxes sur le transport aérien et le transport routier de fret. Les ONG environnementalistes ont cependant souligné la timidité des décisions du gouvernement et leur manque de perspective à long terme. Ainsi, pour Transport et Environnement, « cette nouvelle éco-contribution est dérisoire par rapport aux taxes imposées dans les pays voisins, comme l'Allemagne (où la taxe rapporte 1 Md€ par an) ou le Royaume-Uni (3 Md€ par an) ».

Protestations

Selon Alain Battisti, président de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) : « c'est un mauvais coup porté aux compagnies aériennes françaises ». Air France, dont le réseau intérieur a été déficitaire, en 2018, de 180 M€, estime que la nouvelle taxe lui fera perdre 60 M€ supplémentaires. Pour le président de l'Union des aéroports français (UAF), Thomas Juin, « cette nouvelle taxe est un non-sens économique et environnemental ».

Pour le sénateur centriste Vincent Capo-Canellas, « la taxe participe d'une logique contestable qui veut que l'aérien peut payer pour financer le rail et la route, alors qu'il est déjà très taxé ».

Pour le PDG de Voyageurs du Monde, Jean-François Rial, « la taxe est incohérente, le gouvernement a cédé à la démagogie d'un mouvement de haine de l'avion ».

Le syndicat des pilotes de lignes SNPL, dont les exigences salariales ont failli déstabiliser Air France, a dénoncé l'accumulation des charges visant le secteur aérien et un risque pour les compagnies françaises : « c'est une vague fiscale mortifère pour les entreprises françaises ».

Pour l'Association internationale du transport aérien (IATA), « cette taxe portera préjudice aux 100 milliards d'euros que l'aviation génère pour l'économie française, et 500 000 nouveaux emplois sont menacés ».

Loi de finances 2020

Bien entendu, l'instauration des nouvelles taxes devra être confirmée par la loi de finances 2020.

La taxe Chirac

Mise en place en 2006 afin de financer la lutte contre les grandes pandémies (sida...) dans les pays pauvres, la « taxe Chirac » - de 1 à 45 euros par billet - rapporte chaque année plus de 210 M€.

Taxes sur l'avion et le camion : une décision courageuse, un premier pas prometteur

Le gouvernement a décidé d'instaurer une taxe (baptisée « éco-contribution ») sur les billets d'avion et de réduire l'exonération de TICPE sur le gazole dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises. La FNAUT a salué cette double décision, inattendue et pertinente, prise malgré l'opposition des transporteurs concernés.

Après avoir longtemps affirmé que de nouvelles taxes pollueur-payeur sur les transports aérien et routier étaient incompatibles avec les intérêts des entreprises françaises et ne pouvaient être instaurées qu'à l'échelle européenne, le gouvernement a franchi un pas prometteur.

Une taxe sur les billets d'avion

La taxe sera de 1,5 € en classe économique et 9 € en classe affaires pour les vols intérieurs et vers l'Union Européenne ; de 3 € en classe économique et 18 € en classe affaires pour les vols hors Union européenne. Toutes les compagnies seront concernées, mais seuls les vols au départ de la France seront taxés ; les vols vers la Corse et les DOM-TOM, les vols en correspondance et les lignes d'aménagement du territoire seront exonérés. La taxe devrait rapporter 182 M€ par an à l'Etat. Le prix moyen du billet d'avion augmentera de 3 à 10 % sauf si les compagnies aériennes prennent la taxe en charge (c'est le cas d'Air France).

La non-taxation du kérosène coûte à l'Etat 3,7 Md€ par an, plus de 300 M€ en seul trafic intérieur.

Une détaxation réduite du gazole

L'exonération actuelle a un coût pour l'Etat de 1,2 Md€. Sa réduction, de 17 centimes/litre à 15 en 2020, rapportera 140 M€ par an à l'Etat.

L'utilisation du produit des taxes

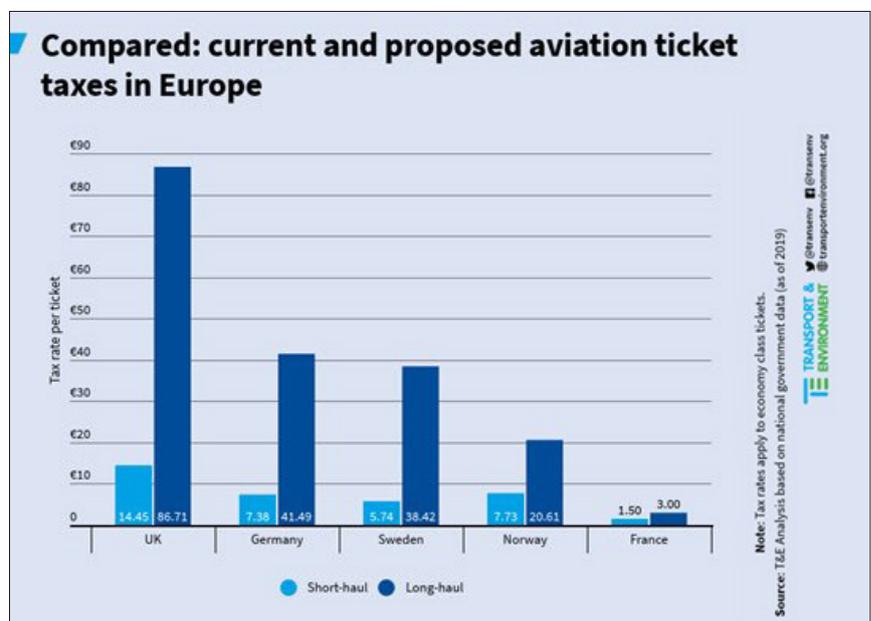
L'affectation intégrale du produit des deux opérations, soit 322 M€ par an, est pertinente, elle permettra de combler en partie le déficit annoncé de l'AFITF (570 M€). Le rail en sera le premier bénéficiaire.

Des taxes légitimes

Contrairement aux affirmations des groupes de pression aériens (voir encadré) et routiers (FNTR), les nouvelles taxes sont légitimes et leur affectation est rationnelle : elles freineront des activités fortement émettrices de gaz à effet de serre, faciliteront le développement de l'alternative ferroviaire (le train est fortement concurrencé par l'avion, voir FNAUT Infos 266 et 273), auront un impact marginal sur le budget des consommateurs et répondent aux aspirations d'une large part de la population.

Si ces décisions légitimes sont encore loin d'établir une réelle équité entre les modes de transport, elles représentent un pas important dans la bonne direction. La FNAUT souhaite qu'elles soient accentuées progressivement et étendues à l'ensemble des modes.

Rappelons que le transport aérien est taxé (taxe sur le kérosène ou sur les billets) en Suède, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Suisse, aux USA, au Brésil et au Japon : la France n'est donc plus une exception. Le tableau ci-contre (source : Transport et Environnement) donne le montant des taxes et redevances par billet acquittées par les compagnies aériennes dans divers pays européens : on note la faiblesse de ces contributions en France (bleu clair : avion court-courrier ; bleu foncé : avion long-courrier).



Forum

Confirmation

La gare de Vandières

A la différence de l'Alsace et de Champagne-Ardenne, la Lorraine ne dispose pas d'une interconnexion de ses lignes TER avec la LGV Est, alors qu'à quelques kilomètres de Louvigny, halte provisoire actuelle du TGV, la ligne du Sillon lorrain Nancy-Metz-Thionville, qui dessert près d'un million d'habitants, voit passer plus de 100 TER quotidiens.

La gare « betteraves » actuelle de Louvigny, construite à moindre frais, n'était qu'une réponse provisoire dans l'attente de la construction de la gare de Vandières, actée dans un protocole signé par le Gouvernement, la SNCF et les collectivités territoriales. C'est ce qui avait conduit l'État à réaliser, par anticipation, d'importants travaux sur le site de Vandières pour 23,6 M€ (FNAUT Infos 234, 238, 241).

Loin de concurrencer la rénovation du réseau TER, la construction de cette gare contribuerait à le relancer en lui apportant du trafic. Elle doit être décidée rapidement, elle dispose d'un financement spécifique et la ministre des Transports, lors de la discussion de la LOM, s'y est déclarée favorable.

Louis Blaise, président, AUT Lorraine ■

Trains internationaux

L'idée se répand en Europe que le train est susceptible de remplacer l'avion pour les déplacements à longue distance, au moins sur les distances inférieures à 500 km.

Comme l'a montré une association néerlandaise de consommateurs, la durée globale des trajets aérien et ferroviaire et les tarifs sont souvent comparables malgré l'absence de taxation du kérosène ; à certaines heures, le train est même moins cher que l'avion (et l'autocar).

Rectificatif

Contrairement à ce qui est indiqué par erreur dans l'éditorial du numéro 275 de FNAUT Infos, la Région Grand Est ne s'est pas opposée au nouveau dispositif de régularisation des billets à bord des trains imposé par la SNCF, et a accepté la surtaxe inadmissible dénoncée par la FNAUT.

Pourtant l'avion conserve sa suprématie, même sur des distances courtes. Deux raisons peuvent être avancées pour la comprendre :

- d'une part la commercialisation du train est trop compliquée (il est facile de réserver un trajet aérien entre Amsterdam et un petit aéroport d'Amérique Latine impliquant des changements d'avions et de compagnies, mais il faut être un spécialiste pour se procurer un billet de train bon marché sur un itinéraire international) ;

- d'autre part le passager aérien est mieux protégé que le voyageur ferroviaire en cas de dysfonctionnement (si un vol est annulé, la compagnie responsable essaie de trouver un vol de remplacement, mais si un train Benelux Bruxelles-Amsterdam est supprimé, le voyageur ne peut se reporter sur un train Thalys).

Michel Quidort, président de la FEV
d'après Arriën Kruyt ■

Rail et communes rurales

Lors d'une récente réunion de l'AQST (Agence pour la Qualité de Service dans les Transports) où je représentais la FNAUT, un comparatif des dessertes ferroviaires en France, en Allemagne et en Espagne a été présenté.

Les trajets ont été segmentés suivant leur longueur : moins de 50 km, de 50 à 100, de 100 à 400 et plus de 400. Les communes considérées ont été choisies au hasard, ce sont donc essentiellement des communes rurales qui ont été considérées.

Les informations ont été recueillies sur le site web, qui semble assez fiable : www.rome2rio.com. Dix trajets par tranche de longueur ont été retenus pour chaque pays.

Résultat : la **durée des trajets** et les **temps perdus en correspondances** sont très longs en France (3h en moyenne pour un trajet de 50 km), bien plus courts en Allemagne, surtout pour les trajets de faible longueur ; les **fréquences** (notes respectives sur 20 : 2,6 ; 10,1 ; 12,7) et l'**amplitude horaire** (4,7 ; 12,7 ; 13,4) sont mauvaises en France, bonnes en Espagne, très bonnes en Allemagne.

L'offre est bien meilleure en Allemagne : 60 % des trajets de moins de 50 km sont faisables en train, contre 20 % en France et 10 % en Espagne. Les écarts se réduisent pour les trajets longs mais restent en défaveur de la France (fréquences trop faibles et des correspondances mal conçues).

Gilles Laurent, président
de l'Union des Voyageurs du Nord ■

François Poutot, habitant de Charmes (88), a lancé une pétition pour le maintien des lignes TER et la construction de la gare de Vandières (www.mesopinions.com/petition/politique/lorrain-relations-chemins-fer-monde/40034). Les commentaires des 1 700 signataires confirment les affirmations de longue date de la FNAUT, qu'il s'agisse des défauts de l'exploitation SNCF, du positionnement des gares TGV ou de l'aménagement du territoire.

« J'en ai assez d'emmener ma fille à l'école à Nancy parce que son train est toujours en retard ou annulé à l'arrêt de Pompey. Il me faut 7h pour aller de Virton à Bar-le-Duc en train, c'est ça le progrès ? Sommes-nous des citoyens ou des rats ? L'incompétence de la SNCF est effarante : mieux géré, le rail serait rentable. La suppression des lignes TER est d'autant plus difficile à comprendre que, sur certaines, les trains faisaient le plein de voyageurs. Il faut des trains pour pouvoir aller bosser quand les bus ne circulent plus pendant les vacances scolaires. Plus le train sera accessible, plus le trafic augmentera ».

« Les lignes TER doivent être connectées aux LGV, c'est essentiel pour les deux réseaux, c'est du simple bon sens. On en a marre de devoir réquisitionner un chauffeur et de risquer de rater le TGV en cas de bouchon sur l'A31. Le nouveau président de la région Grand Est compte-t-il cautionner l'incompétence et l'irresponsabilité lamentable de son prédécesseur ? La réalisation de la gare de Vandières est impérative pour pouvoir relier l'ensemble de la région à la moitié ouest du pays ainsi qu'aux aéroports parisiens ».

« La pollution de l'air et les catastrophes climatiques doivent faire réagir les pouvoirs publics. Nous demander de ne plus être obligés d'utiliser la voiture pour éviter les accidents de la route et la saturation des centres-villes, et supprimer les moyens alternatifs est un non sens. Nos bourgs doivent vivre sinon nos enfants et nos retraités, trop isolés, quitteront les petites villes et les villages pour rejoindre les villes mieux desservies. Il n'est pas normal de devoir passer par Paris ou Strasbourg pour aller à Dijon ou Lyon ».

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°277 - 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>