

La croisée des chemins

L'adaptation des mobilités aux exigences du 21^e siècle est une longue course d'obstacles. Malgré l'élan donné par les Assises de la Mobilité, le gouvernement a hésité, et finalement calé lors de la commission mixte paritaire du 10 juillet.

Nul doute que la loi LOM sera votée cet automne, allégée du caractère « programmatique » initialement prévu et des dispositions financières renvoyées à la loi de Finances 2020.

Mais c'est aujourd'hui comme ministre de la transition écologique et solidaire qu'Elisabeth Borne défendra son projet et devra convaincre que le gouvernement veut changer de rythme pour répondre au défi climatique.

Le gouvernement ne peut plus ignorer l'impérieuse nécessité d'un aménagement du territoire équilibré et socialement juste, ni celle d'une maîtrise du rôle de la voiture, du camion et de l'avion. Réduire la dépendance automobile, accroître la part du ferroviaire (la hausse exceptionnelle de la fréquentation des TER et des TGV cet été montre que la société française est en avance sur le gouvernement) et inciter au report modal n'est plus une alternative, c'est devenu une « ardente obligation » à laquelle ni le gouvernement ni la majorité ne peuvent se soustraire.

L'acquisition inattendue de 12 TGV annonce-t-elle la fin du malthusianisme de la SNCF ? Le rapport Philizot va-t-il inverser la tendance sur les petites lignes ? Le Lyon-Turin enfin confirmé ouvrira-t-il une nouvelle politique de transport du fret ?

Bruno Gazeau

Une décision de bon sens

Le gouvernement italien a donné son accord à la réalisation de la liaison Lyon-Turin, défendue de longue date par la FNAUT. L'Union Européenne a joué un rôle déterminant. La liaison permettra d'absorber massivement les trafics routiers, et de rééquilibrer l'économie européenne au bénéfice de l'arc méditerranéen.

Transport aérien

Perspectives d'avenir

Dès sa création, la FNAUT a dénoncé les effets néfastes du transport aérien et souhaité un report du trafic aérien sur le train Intercités, de jour et de nuit, et sur le TGV. Dans la conclusion de son expertise sur les aides publiques apportées au transport aérien intérieur (FNAUT infos 273), qui confirme largement les thèses de la FNAUT, et dont nous rappelons les principaux résultats, Jacques Pavaux a précisé sa vision sur l'avenir de l'avion : une taxation du kérosène, autorisée par la Convention de Chicago, n'est envisageable aujourd'hui qu'à l'échelle de l'Union Européenne et ne sera efficace qu'à l'échelle mondiale. Mais elle est indispensable, faute de quoi l'utilisation de l'avion continuera à croître au rythme de 4 à 5 % par an, et sa contribution au réchauffement climatique deviendra inacceptable. Le TGV est l'outil le plus efficace pour absorber du trafic aérien.

Comme le rappelle Jean-Marie Beauvais dans une étude consacrée aux économies possibles d'énergie fossile dans les transports, une réduction de l'usage de l'avion est également nécessaire pour limiter les gaspillages d'énergie.

Sommaire

Loi d'Orientation des Mobilités, Pacte ferroviaire : où en est-on ?	2-3
Les économies d'énergie dans les transports	4
Dossier - Transport aérien : perspectives d'avenir	5
Le TGV, outil le plus efficace pour absorber le trafic aérien	6
Les initiatives associatives et parlementaires contre l'avion	7-8
La disparition des trains directs en France	9-10
Articles divers et brèves	11
Forum des lecteurs	12

La Loi d'Orientation des Mobilités

Un long processus inachevé

Wikipedia

Le projet de loi LOM s'inscrit dans un long processus de réflexion et de concertation avec tous les acteurs de de la mobilité. Lors des Assises de la Mobilité, puis lors des votes au Sénat et à l'Assemblée Nationale, beaucoup se sont investis pour moderniser la LOTI de 1982, intégrer les évolutions récentes, faciliter et encadrer les innovations et les expérimentations.

La mobilisation de tous les acteurs a été un succès et un atout, mais ce long processus a perdu de son souffle avec les épisodes « gilets jaunes » et les reports successifs dans l'ordre du jour du Parlement. La partie financière, sans laquelle la loi n'est qu'une boîte à outils, est reportée à la loi de finances 2020.

Les Français ont pris conscience des enjeux de la mobilité et se déclarent satisfait à 72 % du projet de loi. Si l'irruption des trottinettes et la limitation de vitesse à 80 km/h ont détourné l'attention des choix écologiques et climatiques, les Assises puis le projet de LOM ont mis l'accent sur le transport quotidien des particuliers après des décennies d'une politique continue d'encouragement à l'utilisation de la voiture et du transport routier de marchandises qui a écrasé les autres modes dont le fret ferroviaire. L'émergence des gilets jaunes et les épisodes « pollution-canicule » sont venus réorienter partiellement le projet de loi et en souligner les insuffisances.

Des avancées incontestables

• La fin des zones blanches de la mobilité est programmée

C'est un des points essentiels de la loi : faire en sorte que pour chaque parcelle de territoire, pour chaque citoyen, une autorité organisatrice existe et porte la compétence mobilité. En effet, 70 % du territoire et 30 % de nos citoyens ne relèvent à présent d'aucune AO (Autorité Organisatrice). Le sujet a fait l'objet de débats approfondis entre élus sur un retour progressif de la compétence à la Région. La prise en compte affirmée de l'étalement urbain, l'incitation au télétravail ne peuvent cependant se substituer à la perception d'un versement mobilité interstitiel à 0,3 % pouvant financer les actions en faveur des mobilités dans les zones plus rurales.

• Le dispositif des zones à faibles émissions est lancé

Le déploiement des zones à faibles émissions dans les grandes agglomérations d'ici

à 2020 prend en compte l'obligation de réduire la pollution de l'air. Les élus sont incités à se saisir du dispositif et à donner l'élan espéré. L'absence de garanties pour l'efficacité des plans d'action est en partie compensée par la prise de conscience des populations de l'urgence d'agir, et par les mesures d'accompagnement (bonus-malus...). La loi renforce aussi le lien entre plan climat et plan de mobilité.

• Un plan vélo est acté

Le plan est doté d'un fonds national qui facilitera les mesures d'accompagnement pour l'apprentissage du vélo, la protection des vélos, leur stationnement... Ce plan vélo, s'il n'a pas l'ampleur espérée au départ, est une véritable évolution et un encouragement donné aux élus locaux pour répondre à la demande des citoyens d'un plan de mobilités douces.

• Le projet de loi pose un cadre pour l'open data, les applications Maas et la voiture autonome

La loi fixe les conditions de partage des données et permet aux systèmes de billettique et d'information voyageurs en temps réel d'être intégrés à différentes plateformes multimodales. Un cahier des charges réglementaire s'appliquera à tous les acteurs, quel que soit le modèle des services numériques multimodaux.

La loi s'efforce d'équilibrer et de concilier les activités et les relations entre les chauffeurs VTC, les livreurs et les plateformes, en particulier sur les rémunérations des prestations, les compétences professionnelles, les conditions de travail et les garanties de protection sociale.

Des points de vigilance

• La loi institue des **comités de partenaires** créés à l'initiative de chaque AO et en fixe la composition. Les usagers y sont mentionnés. La loi fixe aussi une liste des thèmes assez complète sur lesquels les partenaires pourront donner leur avis. Le Sénat a en outre rétabli les contrats opé-

rationnels de mobilité entre les AO. Ces dispositifs seront précieux pour débattre des plans de transport, des tarifications, des intermodalités et des questions stratégiques. La FNAUT sera attentive à ce que des sous-comités réunis régulièrement puissent traiter de la ponctualité, de la qualité de service, des situations perturbées.

• **Mesure phare, le forfait mobilité durable** reste optionnel, il est renvoyé aux négociations d'entreprise. La FNAUT souhaitait qu'il soit obligatoire, elle sera vigilante sur la période d'expérimentation retenue et la possibilité de rendre le forfait obligatoire à son terme.

• **La limitation de la vitesse à 80 km/h** sur les routes secondaires, que la FNAUT a soutenue publiquement, fait l'objet de possibilités d'assouplissement à l'initiative des élus départementaux. La FNAUT le regrette et suivra attentivement la mise en œuvre de l'assouplissement.

• Des atteintes sont possibles à la **qualité du service public** de transport.

L'attention portée aux nouvelles mobilités, covoiturage, autopartage, et à la nécessaire procédure d'expérimentation du véhicule autonome ne doit pas se faire au détriment de la vitesse commerciale des autobus et autocars. Or le risque est réel d'un partage des couloirs réservés voire d'une remise en cause du partage de la voirie et d'un renvoi du bus dans la circulation générale.

Les lacunes du projet de loi

• La loi encadre le **déploiement des services de vélos et de trottinettes** en flotte libre (free floating) avec un régime d'autorisation préalable et la possibilité de soumettre ces services à une redevance d'occupation domaniale.

Mais elle n'impose pas d'obligations de service public, par exemple en exigeant une mise à disposition minimale des véhicules en bout de ligne de transport collectif pour faciliter le dernier kilomètre le soir ou en heure creuse.

• Le texte n'est pas à la hauteur des **enjeux sanitaires et climatiques**, et des exigences de l'accord de Paris. En renvoyant à la loi de finances les dispositions financières, il ne tranche pas sur la question de l'équité entre les modes. Certes, les contributions - modestes - de l'avion et de la route au

financement des infrastructures sont positives et courageuses : elles traduisent une rupture, mais ne peuvent constituer qu'un point de départ. Elles pourraient être versées à l'AFITF mais elles ne corrigent pas les avantages fiscaux dont bénéficient les transports aérien et routier.

- **Le texte est facultatif** pour de nombreuses mesures et ne fixe qu'à 2040 la fin de vente des véhicules essence et diesel. Or la seule date compatible avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 recommandé par le GIEC serait 2030.

- Enfin une dizaine de **projets d'infrastructures autoroutières** et de contournement urbain (Rouen, Strasbourg...) est maintenue, il en résultera une hausse du trafic routier.

Les Français satisfaits

Les Français, selon Odoxa, approuvent l'encadrement des services de vélos et trottinettes qui encombrant abusivement l'espace public, la possibilité donnée aux Régions de gérer les petites lignes (mais avec quels financements ?), le forfait mobilité durable de 400 € défiscalisé et la contribution du transport aérien au financement du développement des autres modes. Mais ils résistent toute atteinte à l'automobile : vitesse ou rapprochement à 2030 de l'interdiction de vente des véhicules essence et diesel.

Le renvoi à la loi de finances 2020

La LOM, qui devait être une loi de programmation préparée par le rapport Duron et ses trois scénarii, reste une boîte à outil sans programmation des infrastructures. Les grands arbitrages sont renvoyés à la loi de finances. Or ces choix sont décisifs, qu'il s'agisse :

- du scénario de la priorité donnée au ferroviaire et du calendrier qui en découle pour les investissements ferroviaires (contournement de Lyon, voies d'accès du Lyon-Turin, désengorgement des nœuds de Bordeaux, Toulouse et de l'axe méditerranéen...);

- du 4^e appel à projets exigeant un accord entre les AO métropolitaines et régionales pour la régénération des étoiles ferroviaires et permettant le maillage des grands aires urbaines et la desserte des première et deuxième couronnes ;

- du financement du Grand Paris.

La FNAUT suivra particulièrement les textes relatifs aux sociétés de projet et le rapport sur les perspectives de relance des trains de nuit. Enfin, elle attend la publication du rapport Philizot sur les « petites lignes », les modalités de financement allouées aux Régions via les Contrats de Plan Etat-Régions et les dispositions liées aux possibilités d'expérimentation annoncées par les collectivités régionales.

Pacte ferroviaire : où en est-on ?



- La réforme ferroviaire entérinée par le vote du Pacte ferroviaire le 18 juin 2018 a acté **plusieurs décisions très positives** pour l'avenir du rail :

- la reprise d'une grande partie de la dette ferroviaire en deux étapes ;

- l'ouverture du rail à la concurrence après des années de tergiversations, et les garanties d'équité pour les nouveaux entrants (sécurité ferroviaire, droits sociaux inscrits dans une nouvelle convention collective de branche) ;

- la réforme de la gouvernance de la SNCF (transformation des trois EPIC et du fret en sociétés anonymes, rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau) ;

- les garanties d'indépendance de SNCF Réseau ;

- le renforcement des pouvoirs de l'ARAFER.

- La deuxième phase, celle des **décrets et ordonnances**, pourrait tempérer la première quant au rythme et au caractère réel de la rupture. En réalité tout commencera en 2020. La composition des conseils d'administration n'est pas connue et les interrogations vont bon train sur le choix du nouveau président de la SNCF.

La SNCF se prépare à l'ouverture à la concurrence et cherche à réduire ses coûts (réduction du nombre de guichets, accélération du recours au tout digital...), à accroître sa productivité (utilisation du matériel, concentration des fréquences sur les grands axes, réduction des dessertes de villes moyennes même grandes : Annecy, Chambéry, Grenoble...).

Les conditions d'ouverture à la concurrence restent imprécises. Les Régions et les opérateurs privés s'inquiètent de l'obtention rapide et exhaustive des données indispensables pour répondre aux futurs appels d'offres (données relatives à la maintenance des matériels, à la fréquentation et aux coûts d'exploitation par ligne...).

Plusieurs experts témoignent de leur inquiétude sur l'indépendance réelle de SNCF Réseau, sur les dispositions des décrets et ordonnances qui ne suppriment pas ou risquent de recréer des barrières à l'arrivée de nouveaux opérateurs. Le rythme de négociation de la convention collective de branche est assez lent.

La séparation des rôles de l'Etat, tuteur de l'entreprise publique et autorité organisatrice de transport, à ce titre responsable du cahier des charges des appels d'offres pour les lignes mises en concurrence (Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux) reste ambiguë alors que ce même Etat, garant d'une ouverture transparente à la concurrence et tuteur de l'exploitant de ces lignes, sollicite l'avis de l'ARAFER sur la possible accession de ces mêmes lignes à l'équilibre économique.

L'Etat a refusé la concurrence sur les LGV selon le système, proposé par la FNAUT, des franchises de lignes regroupées par lot au profit d'un système de modulation des péages des sillons pour que la concurrence conserve son attrait pour les nouveaux entrants. On constate un attrait de la SNCF mais aussi des opérateurs privés pour les LGV les plus fréquentées et un désintérêt de la SNCF pour les lignes transversales et les dessertes TGV jugées peu rentables, organisant les correspondances TER pour les réduire (voir les exemples de Chambéry et Annecy). L'horaire 2021 sera donc crucial, et le débat sur le couple concurrence/aménagement du territoire relancé dès la fin 2019. Ce dossier, couplé à celui du financement des contrats de plan Etat-Régions et des « petites lignes » est complexe. En atteste le retard dans la publication du rapport du préfet Philizot.

- **La nomination d'Elisabeth Borne** au ministère de la transition écologique et solidaire, peut modifier les équilibres et les arbitrages.

La FNAUT a toujours été favorable à un ministère des transports et de la mobilité de plein exercice. Cette indépendance a permis la tenue des Assises de la Mobilité et le vote prochain de la LOM. Elle n'a cependant pas permis que cette loi soit une loi de programmation financière telle que prévue initialement, sanctuarisant le financement des infrastructures. Elle n'a pas non plus permis que la mobilité devienne une solution aux défis et nécessaires transformations liées au changement climatique et à la transition énergétique. La FNAUT réitère sa demande d'être membre du Comité d'orientation des infrastructures (COI), après le vote de la loi le pérennisant, et membre du CNTE, aux côtés des ONG dont l'approche est d'abord climatique et énergétique, celle de la FNAUT étant centrée sur la mobilité.



Comment économiser l'énergie dans le secteur des transports

Nous résumons ci-dessous une conférence récente donnée par le consultant Jean-Marie Beauvais dans le cadre d'une formation sur le thème « changements climatiques et modes de vie », publiée dans la revue *Transport, Infrastructure et Mobilité* en janvier 2019.

L'évolution inquiétante des émissions de CO2

En France, le transport est le secteur le plus émetteur de CO₂ : 41 % des émissions totales en 2016. Depuis 1990 (tableau), il est le seul secteur à présenter une hausse (+ 7 %) alors que tous les autres ont connu une baisse de leurs émissions (- 15 % tous secteurs confondus).

Cette hausse est due à celle de la consommation d'énergie, qui est passée de 38,5 à 43,8 Mtep (+ 14 %) malgré l'introduction d'énergies moins émettrices de CO₂.

A noter que les produits pétroliers raffinés représentent 91 % de la consommation totale du secteur des transports (électricité 2 %, agro-carburants 7 %), la dépendance au pétrole importé est donc très forte...

En transport de voyageurs, l'essentiel de la hausse provient des véhicules particuliers. En effet, le trafic total est passé, entre 1990 et 2016, de 732 à 932 milliards de voyageurs-km, soit + 200 milliards de voyageurs-km dont 156 pour les véhicules particuliers.

La principale cause d'augmentation de la consommation d'énergie est donc l'augmentation de la mobilité des personnes (+ 27 % en 26 ans).

Depuis 2008, date de la dernière enquête nationale Transports-Déplacements (ENTD), la population française a augmenté de 6 % et le nombre moyen de km parcourus par habitant (14 700) de 10 %.

41 % des km concernent aujourd'hui des déplacements à longue distance (plus de 80 km), ils augmentent plus vite que les déplacements courts en raison de la progression du pouvoir d'achat et de l'offre aérienne à bas coût (la distance moyenne domicile-activités quotidiennes est pourtant passée de 12 à 14,7 km).

Emissions de CO2 en France

Secteur	Part	Evolution
Energie	15 %	- 16 %
Industrie	17 %	- 31 %
Résidentiel	23 %	- 14 %
Agriculture	4 %	- 0,3 %
Transports	41 %	+ 7 %

En transport de marchandises, toute l'augmentation vient du transport routier. Or, le mode routier est plus consommateur d'énergie par unité de trafic que le transport ferroviaire ou fluvial.

...et de l'efficacité énergétique

L'évolution de l'efficacité énergétique est liée à celle de la voiture particulière et du camion, qui assurent plus de 80 % des parcours.

La consommation moyenne des voitures est certes passée, entre 1990 et 2016, de 8,68 à 7,27 litres aux 100 km pour les motorisations essence et de 6,73 à 6,06 litres aux 100 km pour les motorisations diesel.

Mais la baisse de consommation globale n'a été que de 0,5 % par an en moyenne car les efforts des constructeurs ont été quasiment annihilés par l'augmentation du poids des véhicules, de la vitesse de pointe, de la surconsommation imputable à la climatisation (et de la percée des véhicules SUV depuis 10 ans).

D'ailleurs, la puissance moyenne installée sur les véhicules a augmenté à un rythme soutenu : de 55 kW en 1990 à 86 kW en 2016, soit + 56% !

Les besoins de mobilité

La société de consommation repose sur l'imitation sans fin des classes supérieures, d'où la responsabilité de ces dernières car il est aujourd'hui admis qu'il y a un hiatus entre une croissance sans limites et des ressources finies.

Ce consumérisme obsessif est stimulé par les fortes inégalités de revenus. Seul un changement dans les styles de vie pourrait exercer une pression saine sur les détenteurs du pouvoir politique, économique et social (médias).

C'est déjà le cas quand certaines associations obtiennent qu'on n'achète plus certains produits et deviennent ainsi efficaces pour modifier le comportement des entreprises, en les forçant à considérer leur impact environnemental.

La localisation des logements et des activités

Le déplacement le moins énergivore est celui... qui n'est pas effectué. D'où l'intérêt des mesures organisationnelles telles que le télétravail ou l'offre de bureaux de proximité. D'où l'intérêt, aussi, pour réduire les distances à parcourir en voiture :

- à l'échelle d'une aire urbaine, d'une urbanisation assez dense autour de pôles bien desservis en transport collectif, et de centres commerciaux qui ne soient pas seulement accessibles en voiture ;

- à l'échelle d'un département, de créer des emplois dans les petites villes et de ne pas les vider de leurs services publics (tribunal, hôpital...);

- et, à une échelle territoriale intermédiaire, d'aménagements centrés autour des gares de façon à ce que ceux qui ne trouvent pas de travail sur place puissent gagner la gare en vélo ou à pied. Il faut encadrer la délivrance des permis de construire pour que les logements soient accessibles depuis une gare ou à défaut depuis un simple point d'arrêt de transport collectif.

La difficulté des politiques d'aménagement du territoire tient à ce que les élus sont souvent « court-termistes ». Certes, leur mandat ne dure quelques années, mais ce n'est pas une raison suffisante pour écarter les mesures qui n'auront d'effet bénéfique qu'à moyen terme, voire même à long terme, mais qu'il faut mettre en place dès aujourd'hui.

La répartition modale

Un des objectifs de la politique des transports est de réduire les consommations d'énergie et les émissions de CO₂, il apparaît donc naturel d'orienter la demande vers les modes les plus économes en énergie.

Sur la base de l'éco-comparateur de l'ADEME, il faut que l'on puisse progressivement passer de la voiture et de l'avion aux transports collectifs mais aussi des modes motorisés aux modes actifs, marche et vélo.

Tant à courte distance qu'à longue distance, il faut donc réduire la place de la voiture, du camion et l'avion et, parallèlement, offrir aux personnes et aux entreprises des solutions de rechange crédibles.

Transport aérien

Perspectives d'avenir



Pixabay

Jacques Pavaux, ancien directeur de l'Institut du Transport Aérien, a précisé son expertise sur les aides publiques accordées au transport aérien commercial intérieur à la France métropolitaine (FNAUT Infos 273). Nous résumons ici sa conclusion.

L'expertise a porté sur 86 aéroports métropolitains : 76 aéroports régionaux ont un trafic inférieur à 2 millions de passagers annuels ; le seuil de rentabilité étant d'environ 1 million de passagers (pax) par an, 70 d'entre eux sont structurellement déficitaires, ils n'assurent que 4,5 % du trafic total (parmi eux, 43 ont moins de 100 000 pax par an et assurent à peine 0,3 % du trafic total).

Les aides publiques à l'avion

Les aides publiques aux aéroports ont peu évolué depuis dix ans.

- La couverture des déficits par l'Etat, les collectivités territoriales et les chambres de commerce a coûté 94 M€ par an en moyenne sur 2016 et 2017, soit 8,3 € par pax. Mais sur les plus petits aéroports, ce coût par passager peut dépasser plusieurs centaines d'euros.

- L'aide globale à l'investissement est d'au moins 20 M€.

- L'exonération partielle de taxes foncières sur tous les aéroports, dont les aéroports parisiens, coûte 55 M€.

- A ce total d'environ 170 M€, il faut ajouter le financement total ou partiel de certaines missions régaliennes par l'Etat (contrôle aérien, douanes...). Le coût total de ces missions n'a pas été évalué faute de données (il est de 2,3 M€ à Agen).

Les aides publiques aux compagnies aériennes portent sur :

- l'exemption de taxation du kérosène consommé dans les vols intérieurs (300 M€ dans l'hypothèse d'une taxation au même taux que celui de l'aviation privée) ;

- et l'aide aux lignes sous obligation de service public (22 M€).

Les aides publiques au transport aérien intérieur se montent donc à environ 500 M€ par an (18,5 €/pax).

Taxer le kérosène ?

Contrairement aux carburants consommés par les transports terrestres, le kérosène

consommé par les avions n'est pas taxé. Selon la Cour des comptes, l'exonération, effective sur tous les aéroports, doit être assimilée à une aide publique. Elle est à l'évidence défavorable à l'environnement (surtout sur les liaisons court-courriers) car elle défavorise le train en abaissant le coût d'un trajet en avion de 10 à 12 €.

Contrairement à une idée répandue, l'exonération ne doit pas être attribuée à la convention de Chicago de 1944 adoptée lors de l'émergence de l'aviation commerciale. Mais elle est inscrite dans les milliers d'accords bilatéraux signés entre Etats et compagnies aériennes depuis le premier accord des Bermudes (1946). A l'époque, personne n'avait conscience des effets environnementaux de la combustion des énergies fossiles, mais une réaction est devenue difficile aujourd'hui.

Appliquer la TICPE au kérosène consommé sur les seules lignes intérieures serait possible - la réglementation européenne ne s'y oppose pas - mais impraticable car rien n'empêcherait une compagnie européenne étrangère de faire le plein hors de nos frontières avec du kérosène détaxé, un avantage concurrentiel qui pénaliserait les compagnies françaises et s'ajouterait à celui de charges sociales généralement moins élevées à l'étranger.

C'est la raison pour laquelle le gouvernement libéral de Norvège a choisi de taxer les billets d'avion plutôt que le kérosène. Seul le Japon, très isolé géographiquement et réglementairement, a taxé le kérosène car son marché aérien intérieur est protégé par cet isolement.

Une taxation du kérosène à l'échelle intra-européenne est autorisée par le droit européen mais devrait être décidée à l'unanimité des Etats membres. Une taxation est possible aussi dans le cadre d'accords bilatéraux, mais cette possibilité n'a pas été exploitée.

L'Union européenne a cependant mis en place un système d'échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (SEQE-UE) qui, depuis 2012, couvre l'aviation commerciale. Mais ce système, peu efficace, ne couvre que les vols intra-euro-

péens. En 2018, les compagnies françaises n'ont dépensé que 10 M€ pour acheter des quotas, elles sont donc peu incitées à réduire leurs émissions.

Une taxation du kérosène ne serait efficace qu'à l'échelle mondiale, sa mise en place est donc peu probable.

Un enjeu mondial

Les compagnies aériennes estiment que l'avion est responsable de 2 % seulement des émissions mondiales de CO₂, un chiffre qui date des années 2000. Si on tient compte du trafic de fret (avions cargo) et si on ignore les gaz à effet de serre (GES) autres que le CO₂, notamment les 6 mentionnés dans le protocole de Kyoto, on arrive déjà à 3 % en 2018.

Avec la croissance prévue du trafic (4 à 5 % par an) et un gain de 1 % par an en efficacité énergétique, les émissions mondiales de CO₂ dues à l'avion devraient augmenter de 70 % dans les 15 ans à venir et atteindre 5 % des émissions des autres secteurs si celles-ci se stabilisaient.

Mais, en haute altitude, les avions émettent aussi de la vapeur d'eau, des oxydes d'azote, des aérosols, et provoquent la formation de traînées de condensation et de cirrus. En définitive, on peut estimer la contribution de l'avion au réchauffement climatique est d'environ le double du seul effet dû au CO₂, soit environ 6 % des contributions mondiales d'origine anthropique aujourd'hui, 4 % seulement si on ne considère que les GES retenus par le protocole de Kyoto, 6,5 % dans 15 ans et même 8 % si les autres secteurs parviennent à réduire de 25 % leurs émissions.

Les Etats membres de l'OACI ont adopté, fin 2016, un programme de compensation et de réduction des émissions de CO₂, CORSIA. Mais la mise en œuvre de ce programme commencera par une période de participation volontaire des Etats... et seule une moitié des Etats s'est portée volontaire. L'objectif est de stabiliser les émissions de CO₂ à leur niveau futur de 2020. Mais si le trafic continue à croître de 4 à 5 % par an, cet objectif ne sera pas atteint.

La recherche technologique visant à réduire l'impact environnemental de l'avion doit être accélérée (motorisation hybride, nouveaux carburants...) et financée par la fiscalité sur l'avion : des progrès spectaculaires ont été accomplis depuis 50 ans, mais la durée de vie d'un avion moderne est supérieure à 30 ans. Sans mesures fortes telles que la taxation du kérosène, l'influence du transport aérien sur le climat sera refusée par une part croissante de l'opinion.

L'efficacité du TGV

Jacques Pavaux plaide alors vigoureusement en faveur du TGV. Il rappelle que le TGV émet plus de 30 fois moins d'équivalent CO₂ qu'un avion court-courrier. Et si le report de l'avion sur le TGV est supérieur à environ 700 000 voyageurs/an, les émissions de GES lors de la construction d'une LGV sont amorties en moins de 10 ans.

Chaque ouverture d'une LGV s'est traduite par un fort report de trafic aérien sur le rail. Des liaisons aériennes ont même été contraintes à la fermeture : Orly-Lille, Orly-Rennes, Orly/Roissy-Strasbourg.

Depuis l'ouverture récente de la LGV Tours-Bordeaux en 2017, qui a réduit d'une heure la durée du trajet ferroviaire, le trafic de la navette aérienne Orly-Bordeaux a diminué de 25 %, soit 450 000 pax. Le trafic aérien sur l'axe Paris-Toulouse a diminué de 200 000 pax (sans prolongement de la LGV, le trafic aurait été de 3,4 millions de pax).

Entre 1990 et 2002, le trafic sur les 33 liaisons intérieures et intra-européennes court-courriers au départ des aéroports parisiens et soumises progressivement à la concurrence du TGV a été stabilisé, alors que sur 44 liaisons non concurrencées par le TGV, le trafic a doublé, passant de 8,9 à 17,7 millions de pax.

Selon l'étude de Gérard Mathieu et Jacques Pavaux réalisée en 2003 pour la FNAUT, le TGV pourrait, à l'horizon 2030, capter 36 millions de pax par an, soit la capacité d'Orly (« le TGV, c'est le troisième aéroport parisien ») si le schéma directeur des LGV de 1992 était réalisé. Une actualisation de l'étude montre que le report modal atteint déjà 20 millions de pax et l'économie d'émissions de CO₂ représente la consommation de 350 000 Français.

Ainsi le report d'une partie du trafic aérien s'est fait naturellement à chaque mise en service d'une LGV. Il est donc inutile de réglementer l'offre en imposant la fermeture de certaines lignes aériennes, il faut au contraire préserver la concurrence intermodale pour éviter les abus de position dominante, mais la concurrence entre modes et entre opérateurs de chaque mode ne suffit pas : chaque mode doit payer ses coûts environnementaux, et en particulier sa contribution climatique.

Le TGV en France et chez nos voisins



Sans négliger les transports de la vie quotidienne, la FNAUT défend les projets d'achèvement du réseau des LGV (FNAUT Infos 277) car les déplacements à longue distance se développent rapidement.

Depuis 2003, une complémentarité, qui confirme les conclusions de l'étude Mathieu-Pavaux de 2003, s'est installée entre avion et TGV : le trafic aérien se concentre de plus en plus sur les trajets où le TGV est quasi-absent (transversales) ou sur lesquels le train est peu performant (certaines radiales). Depuis 2007, le trafic aérien transversal a augmenté de 56 %, alors que le trafic aérien radial a baissé de 4,8 %. Les relations aériennes radiales conservent un poids prépondérant, mais la tendance s'est renforcée récemment : en mars 2018, le trafic intérieur transversal a crû de 21,4 % tandis que le trafic radial a diminué de 4,9 % à de rares exceptions près (Paris-Nice + 3,5 %).

Notons aussi que le TGV, contrairement à une idée répandue, concurrence la voiture et pas seulement l'avion (voir l'évolution du trafic sur l'autoroute A6 lors de l'ouverture de la LGV Paris-Lyon, FNAUT Infos 237). Cette contribution à la lutte contre le réchauffement climatique est trop souvent ignorée.

Rappelons enfin que le succès du TGV reste inférieur à ce qu'il pourrait être si SNCF Mobilités l'exploitait comme le souhaite la FNAUT : baisse et simplification des tarifs (FNAUT Infos 277), commercialisation efficace, desserte de certaines villes moyennes... et si l'Etat jouait son rôle en investissant (desserte TER des gares TGV implantées à la campagne en Picardie, en Lorraine,

en Occitanie..., extension du réseau des LGV). Il ne faut pas confondre le TGV tel qu'il est et le TGV tel qu'il pourrait être (FNAUT Infos 199).

Le TGV chez nos voisins

Sur des distances de 600 à 800 km, la part de marché (train + avion) du train est bien plus élevée en Espagne, France et Italie, pays bien équipés en LGV (Madrid-Barcelone 80 %, Paris-Marseille 70 %, Milan-Rome 67 %) qu'en Allemagne (Hambourg-Munich 15 %) ou en Angleterre (Londres-Glasgow 12 %).

Il en est de même sur des distances de 400 à 600 km : Paris-Lyon 90 %, Madrid-Séville 80 %, Paris-Bordeaux 70 %, mais Berlin-Cologne 30 %.

Ces chiffres datent de 2013 et ont évolué en faveur du TGV depuis cette date (FNAUT Infos 214).

Selon les adversaires du rail, le TGV ne concurrence l'avion que si le trajet ferroviaire dure moins de 3h : il s'agit d'un mythe cher à la Cour des comptes et dénoncé par Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244). La nouvelle LGV Berlin-Munich concurrence l'avion alors même que la vitesse moyenne de l'ICE y est faible : 157 km/h seulement contre 231 km/h sur Paris-Marseille (FNAUT Infos 267).

Depuis la baisse de tarifs de l'AVE introduite par la RENFE en 2013 (FNAUT Infos 277), l'AVE a dépassé l'avion sur l'axe Madrid-Barcelone (le trafic a chuté de 54% depuis que l'AVE a connecté ces deux métropoles en 2008 selon l'AENA, association des aéroports espagnols).

L'Italie a autorisé en 2003 la concurrence en open access sur les grandes lignes classiques et le réseau à grande vitesse. La compagnie NTV a été créée en 2012. Avec une part de marché de 25% sur les LGV et des prix de 25 à 30% inférieurs à ceux de Trenitalia, NTV s'est rapidement installé dans le paysage ferroviaire italien. Stimulé par la concurrence directe et la baisse des péages, le marché de la grande vitesse a, depuis cette date, crû de 20% par an, essentiellement au détriment du transport aérien, en particulier sur l'axe Milan-Rome, où la part de marché de l'avion est passée de 51 % à 26 % (FNAUT Infos 263).

Jean Sivardière ■

MAL DIT

L'eurodéputé écologiste Yannick Jadot a qualifié le projet Lyon-Turin de « gigantesque gabegie de 26 milliards d'euros » (un chiffre farfelu). Il a plaidé pour « les transports du quotidien plutôt que de grands projets extrêmement coûteux, servant davantage les industries du BTP que les Français ». L'eurodéputé critique aussi les projets de LGV. Il oublie que les déplacements à longue distance font de plus en plus partie de la vie quotidienne et que le TGV transporte environ 140 millions de voyageurs par an, 130 en trafic intérieur, 30 en trafic international : le TGV est-il vraiment inutile aux Français ?

Le train de nuit comme alternative à l'avion ?

De nombreux articles mettant en avant les atouts des trains de nuit ont été publiés dans FNAUT Infos (95, 96, 108, 184, 234, 266, 267, 272, 273). D'autres associations défendent aussi les trains de nuit : nous analysons leurs propositions.

Oui au train de nuit (OATN)

Ce collectif rassemble des usagers du train, des associations environnementalistes et des syndicats de cheminots (Sud Rail, CGT, FO). Il a contribué à sensibiliser les responsables politiques au rôle possible des trains de nuit. Ses arguments en faveur des trains de nuit sont ceux de la FNAUT (<https://ouiiautraindenuit.wordpress.com>). De nombreux points d'accord avec la FNAUT portent aussi sur la politique générale des transports mais des divergences apparaissent sur trois points (<http://tinyurl.com/y6pbuf77>).

- OATN note que le train de nuit peut revoir le jour à grande échelle, en France et en Europe, comme le vélo et le tramway dans les villes françaises. Mais, alors que la FNAUT s'intéresse à l'ensemble de l'offre ferroviaire, OATN envisage un report du trafic aérien exclusivement sur l'Intercités de nuit (ICN). Un report sur l'Intercités de jour, ou le TGV de jour ou de nuit, n'est pas envisagé.

L'association propose de créer **15 lignes nationales et 15 lignes internationales de nuit** et en attend un report de 15 millions de passagers en 2030, soit une économie de 150 000 vols et 1,5 million de tonnes de CO₂ (en admettant que le type d'appareil et la longueur du trajet ont peu d'influence sur les émissions de CO₂ d'un vol court-courrier, ce qui semble vraisemblable).

L'avion a assuré, en 2018, 26,8 millions de trajets intérieurs, Corse comprise (3,6 millions) mais hors Outremer, dont 26,6 sur les 149 liaisons attirant plus de 5 000 passagers par an, et le trafic entre la France et les pays proches a été de 60 millions de pax. La réduction du trafic intérieur serait donc de 28 % et celle du trafic intra-européen proche de 9 %, soit une réduction de 17 % du trafic français total : il semble qu'OATN surestime l'impact possible des ICN (dans un train de nuit, on ne trouve pas que des voyageurs susceptibles d'avoir pris l'avion).

Selon les chemins de fer autrichiens (ÖBB), qui développent un réseau européen de trains de nuit, « **le train de nuit**

est un marché de niche, pas de masse » (les ÖBB transportent 34 millions de voyageurs par an dont 1,4 million par train de nuit, ce qui évite en gros 12 000 vols).

Dans sa conception actuelle, l'ICN est d'abord un service rendu aux voyageurs et un outil d'aménagement du territoire avant d'être une alternative à l'avion (nécessaire en tant que complément du TGV).

Mais la FNAUT estime que le train de nuit peut être repensé, comme cela a été fait lors du passage du train Corail au TGV, et évoluer (deux étages, grande vitesse, réutilisation de jour...) pour être plus productif et devenir un vrai transport de masse.

- Alors que le TGV est aujourd'hui le principal concurrent de l'avion (voir page 4), OATN utilise sans esprit critique les écrits de la Cour des comptes et du Comité d'Orientation des Infrastructures pour dénoncer le TGV et les projets de LGV. Certes ces projets sont plus coûteux que la remise en service des trains de nuit qui utilisent les voies classiques, mais l'efficacité de l'ICN n'est pas celle du TGV pour capter du trafic aérien.

Selon OATN, l'ICN serait idéal pour des distances de 500 à 1500 km, le TGV n'étant adapté qu'aux distances allant de 250 à 700 km. C'est précisément le mythe du seuil des trajets en moins de 3h dénoncé par Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244).

De même, selon OATN, l'impact écologique du TGV est défavorable car la construction des LGV entraîne des émissions considérables de gaz à effet de serre. Or, compte tenu de la faible consommation des TGV et du fort report modal qu'il suscite (depuis l'avion mais aussi la voiture), les émissions à la construction des LGV sont amorties en moins de 10 ans (FNAUT Infos 214, voir aussi page 6).

OATN analyse l'échec du TGV entre la France et Barcelone sans tenir compte de ses conditions d'exploitation (FNAUT Infos 251). Il veut « revenir sur terre pour estimer les potentiels du TGV et des trains de nuit ».

- OATN veut relancer les ICN en service public, sur le modèle du Paris - Port-Bou financé en partie par la Région Oc-

itanie, et se dit hostile à la concurrence entre opérateurs ferroviaires : « le train de nuit est un service public qui n'a pas vocation à être rentable ; éliminer les ICN, c'est faire cadeau des infrastructures aux entreprises privées de fret ».

C'est oublier que les initiatives des ÖBB, pourtant vantées par OATN, se développent sur des bases purement commerciales. OATN ne recherche pas un modèle économique pérenne alors que seules certaines lignes de nuit ont un potentiel de trafic leur permettant d'atteindre la rentabilité.

OATN critique à juste titre le sabotage de trains de nuit par la SNCF mais s'abstient de toute critique sur ses coûts excessifs d'exploitation.

Objectif Train de Nuit (OTN)



Cette association, créée en juin 2019 à l'initiative de France Nature Environnement (www.lunatrain.eu), propose une offre renouvelée de trains de nuit (Lunajet) associant voitures à places couchées (30 %) et wagons de fret (70 %), d'abord sur l'axe Barcelone-Francfort (un marché voyageurs pourtant très saisonnier).

L'idée est séduisante mais a peu de chances d'aboutir. Selon les CFF, les marchés de nuit et fret étant totalement indépendants voire incompatibles, mener une double démarche commerciale serait délicat, les besoins des clients et les contraintes de deux types de trafic n'étant pas les mêmes.

De plus la mixité entraînerait des surcoûts importants dues aux manœuvres compliquées au départ, au cours du trajet et à l'arrivée, et de l'inconfort pour les voyageurs lors de ces manœuvres (<https://tinyurl.com/yxcovkug>).

Le Réseau Action Climat

Le RAC, dont la FNAUT est membre depuis plusieurs années, dénonce lui aussi la croissance très rapide du trafic aérien, son coût rendu artificiellement bas par ses privilèges fiscaux, la sous-estimation de l'impact environnemental de l'avion par les compagnies aériennes et le mécanisme de compensation CORSIA (<https://reseauactionclimat.org/tribune-transport-aerien-et-climat-il-est-temps-datterrir/>).

Le RAC réclame une taxation du kérosène, un taux de TVA à 20 % sur les vols intérieurs (le taux est de 10 % pour le train, le passage au taux de 20 % rapporterait quelques centaines de M€ par an à l'Etat) et un report du trafic sur les trains de jour et de nuit.

Le RAC a dénoncé 6 mythes sur le transport aérien et le climat (voir FNAUT Infos 266). Il signale des démarches concluantes. En Suède, le nombre de passagers a diminué de près de 4,4 % sur un an (et même de 5,6 % sur les vols intérieurs), depuis la mise en place d'une taxe climat sur les billets d'avion et la relance des trains (de nuit notamment).

Selon une étude réalisée en 2018 pour la Commission européenne, une taxation du kérosène à hauteur de 33 centimes par litre permettrait de réduire de 9% les émissions de GES du secteur, équivalant au retrait de 850 000 véhicules sur les routes de France, de 7 % le nombre de personnes exposées à de fortes nuisances sonores, et aurait des « impacts négligeables » en termes d'emplois.

Staygrounded

« Restons sur terre » : ce réseau international dénonce l'impact dangereux du transport aérien sur le climat, la non taxation du kérosène, les 1 200 projets de création de nouveaux aéroports ou d'extensions d'aéroports existants, le mécanisme de compensation CORSIA, le greenwashing de l'industrie aéronautique, l'illusion des

solutions technologiques (agrocarburants...), l'usage abusif de l'avion.

Le réseau préconise aussi de limiter l'usage abusif de l'avion, en imposant des impôts aux passagers fréquents et en interdisant la publicité pour les voyages aériens et la fidélisation des grands voyageurs (<https://zad.nadir.org/IMG/pdf/declarationfraout2018.pdf>).

Il milite pour un report du trafic sur le rail si le trajet par train de jour dure moins de 4 h : « le TGV n'est pas la seule alternative à l'avion ; les services de jour et de nuit doivent être attractifs, abordables financièrement et alimentés par des énergies renouvelables ».

Concernant le projet d'extension du terminal 1 de l'aéroport de Marseille-Provence, Staygrounded s'appuie sur un avis de l'Autorité environnementale (AE, 24-07-2019).

L'AE s'étonne que « le dossier juge inéluctable l'augmentation future du trafic aérien et n'envisage pas d'alternative à ce modèle de croissance » ; elle demande au maître d'ouvrage de revoir son étude d'impact, « ni celui-ci ni l'Etat n'ayant démontré la compatibilité du projet avec l'engagement de la France d'atteindre la neutralité carbone en 2050 ».

Selon Eric Lombard, représentant de Staygrounded, « malgré le TGV qui met Paris à 3h de Marseille, l'aéroport offre encore 17 allers-retours quotidiens vers la capitale ; bien d'autres destinations françaises et européennes sont accessibles par TGV dans des temps raisonnables ou pourraient l'être si la desserte ferroviaire redevenait une priorité et si de nouvelles lignes de trains de nuit étaient ouvertes. L'Etat français demande à Bruxelles la mise en place d'une taxation européenne du kérosène mais curieusement ne prend pas son impact en compte dans les prévisions de trafic justifiant l'extension du terminal 1 de Marseille ou du terminal 4 de Roissy. Or la Commission européenne a démontré que cette taxation permet de réduire le trafic ».

Interdire l'avion ?

39	MUENCHEN	2 1950
33	BERLIN-TEGEL	2 1950
60	FRANKFURT	2 2000
25	BUDAPEST	2 2005
08	PARIS-CDG	2 2010
48	ISTANBUL	2 2040
339	HURGHADA	2 0205
378	IZMIR	1 0320
	FIERBTEHEN	2 0225

La proposition de la députée Delphine Batho (Génération écologie) consiste à interdire les trajets aériens vers des destinations accessibles en moins de 5 h de train. La proposition du député François Ruffin (France Insoumise) consiste à interdire 72 liaisons que le train permet de faire en 2h30 de plus au maximum (<http://www.assemblee-nationale.fr/15/pdf/propositions/pion2005.pdf>). Cette marge intègre notamment l'allongement du temps de transport aérien par les contrôles divers et les accès aux aéroports.

Selon le blog de Patrick Cahez (<https://blogs.mediapart.fr/patrick-cahez/blog/090619/les-trajets-interieurs-en-avion-pouvant-etre-replaces-par-le-train>), 13,8 millions de trajets intérieurs (52 %) seraient transférés sur le train dans la proposition Batho ; 6,6 millions seulement (25 %) dans la proposition Ruffin.

Selon Patrick Cahez, le TGV s'impose comme une alternative crédible à la quasi-totalité des trajets aériens passant par Paris – ce qui correspond au réseau des LGV. A l'inverse, les transversales ferroviaires sont peu pratiques (Bordeaux-Lyon exige plus de 5 h, en passant par Paris, pour une distance d'à peine plus de 500 km à vol d'oiseau). Plus de 2,4 millions de trajets aériens ne pourraient être remplacés par des trajets de moins de 7 h en train.

François de Rugy a estimé bizarrement que la proposition Batho interdirait tous les trajets aériens. En réalité, 108 relations principales sur 149 resteraient autorisées.

L'avion est manifestement utilisé de manière excessive : 51 000 pax sur la seule liaison Lyon-Marseille en 2018 ; 2,5 millions au total entre Paris et Bordeaux, Nantes, Rennes et Lyon alors que le trajet en TGV dure moins de 2 h.

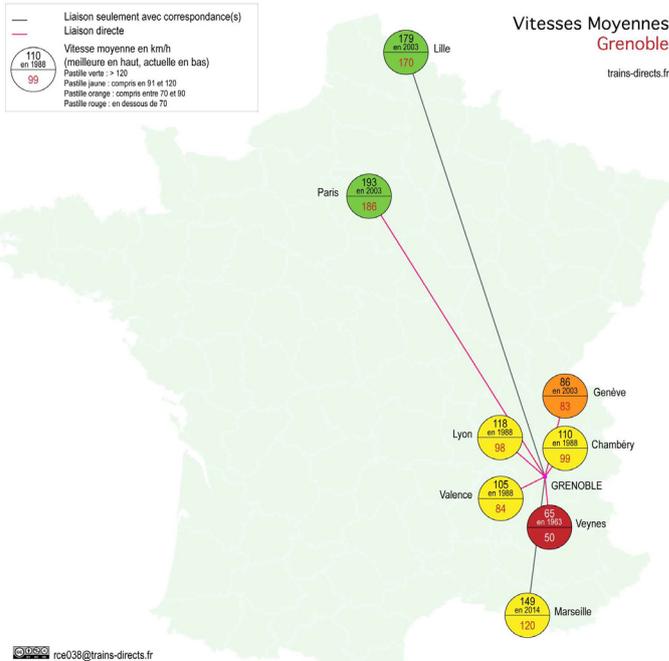
Un développement important des pré-et post-acheminements par TGV à Roissy est encore possible.

Selon Jacques Pavaux, la fermeture autoritaire de lignes aériennes est une fausse bonne idée (page 6) : cette politique dirigiste ne permettrait pas d'éviter les éventuels abus de position dominante de la SNCF. Et, selon Nicolas Bouzou (Le Figaro du 8-07-2019), si on interdisait les vols Marseille-Roissy, des milliers de passagers iraient chercher des correspondances à Francfort par des vols autorisés.

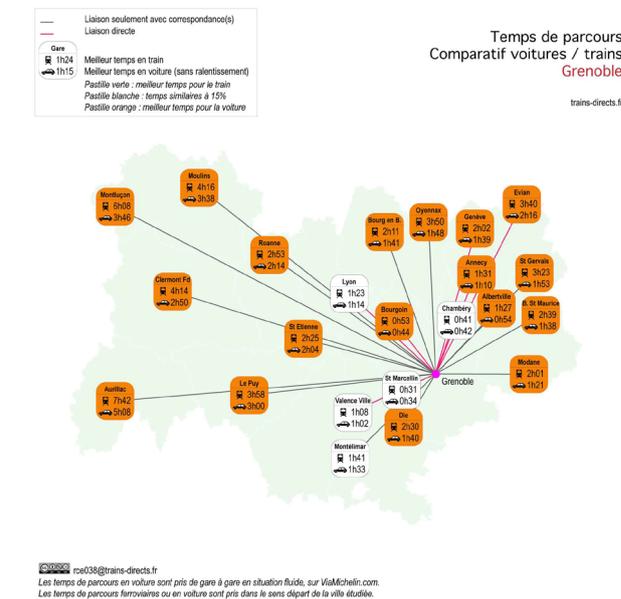


© stay-grounded.org

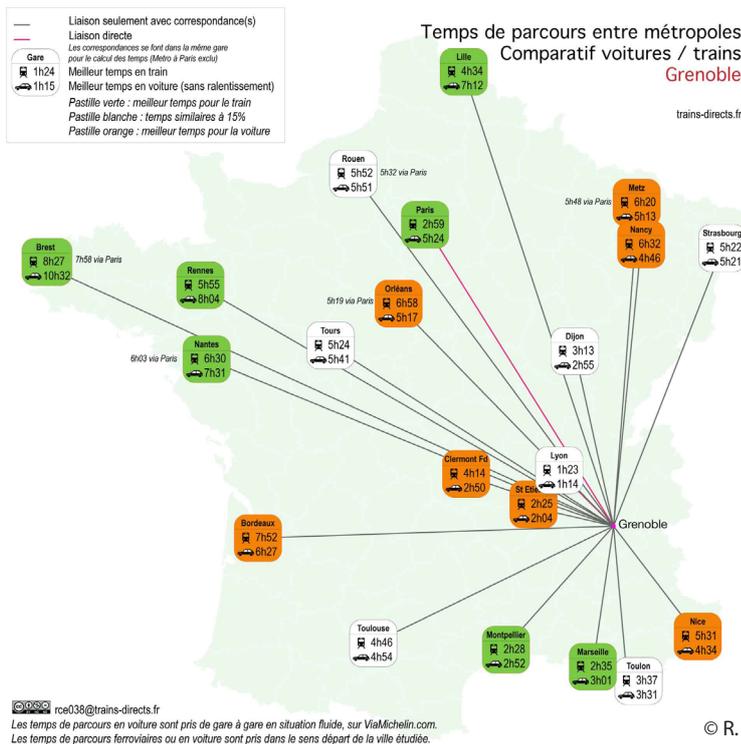
La gratuité des transports



© R. Cornu-Emieux



© R. Cornu-Emieux



© R. Cornu-Emieux



Le SYTRAL de Lyon a commandé au LAET (Laboratoire Aménagement Economie Transports) une étude qui confirme, après d'autres, le bien-fondé des thèses de la FNAUT.

A Lyon comme ailleurs, les nouveaux usagers seraient majoritairement d'anciens piétons ou cyclistes ; la gratuité aurait un impact réduit sur l'usage de la voiture et freinerait les investissements, donc renforcerait à terme le trafic automobile ; les collectivités devraient augmenter fortement leur contribution financière, au détriment d'interventions dans d'autres domaines (aide sociale...).

- La plupart des villes qui ont instauré la gratuité ont moins de 100 000 habitants, avec un réseau initial faible (moins de 30 voyages par habitant par an contre environ 330 à Lyon) et un centre qui décline.

Les déplacements engendrés par la gratuité sont essentiellement courts et concernent les centres-villes, plutôt que des trajets longs effectués en périphérie, où la gratuité n'a qu'un impact marginal comparativement au niveau de l'offre.

La contribution financière des collectivités a déjà doublé pour maintenir l'offre à un niveau acceptable.

- A Lyon, l'offre s'améliore et l'usage de la voiture est pénalisé, la fréquentation et les recettes augmentent. Le SYTRAL a retrouvé une capacité d'autofinancement et continue à investir. Avec la gratuité, ce cercle vertueux pourrait se briser.

La fréquentation pourrait augmenter de 15 % et le réseau serait saturé. Le déficit annuel serait triplé, passant de 160 M€ à 490. Il faudrait augmenter le Versement Transport jusqu'à son taux maximal de 2 %. Mais la mesure ne rapporterait que 30 M€. Il faudrait aussi ré-endetter le Sytral. Le risque est grand d'une remise en cause de la stratégie de développement de l'offre.

- Selon Bruno Faivre d'Arcier, « le transport public n'est pas un bien de consommation comme les autres. Si on diminue le prix par deux, on ne se déplace pas deux fois plus souvent. Les gens sont surtout sensibles à la qualité de l'offre. Si pour le même déplacement on doit choisir entre un bus qui fait le trajet en une heure, ou la voiture qui le fait en 20 minutes, on prend la voiture, même avec un réseau gratuit ».

Brèves

- Pour la première fois, la SNCF et ses partenaires industriels ont testé un train piloté à distance. Ce « train-drone » a parcouru une distance de 4 km entre Ville-neuve-Saint-Georges (94) et Juvisy (91). L'objectif du test était de démontrer la faisabilité technique de la téléconduite. Le groupe ferroviaire souhaite faire circuler des prototypes d'ici 5 ans.

- Coussins d'air, moteurs linéaires à induction, piles à hydrogène : Space-train propose d'équiper les axes Lyon - Saint-Etienne et Orléans-Paris. La Région AuRA et la métropole de Lyon se seraient montrées intéressées par cette navette à grande vitesse (trajet en 15 min) bien moins coûteuse que le rail (selon son promoteur) mais en concurrence avec un projet Hyperloop.

- La Chine produira en série des TGV circulant à 400 km/h d'ici fin 2019. Il s'agit du premier TGV sans conducteur au monde à dépasser la vitesse maximale de 350 km/h.

- Prague-Košice est la première ligne d'Europe, voire du monde, où s'exerce une concurrence entre trois trains de nuit, exploités respectivement par les privés tchèques Regiojet, Leo Express et l'exploitant étatique Ceske Drahy.

- Selon la Région Nouvelle-Aquitaine, les travaux de réouverture de la ligne internationale Pau-Canfranc pourraient être lancés d'ici deux ou trois ans.

- En Italie, des trains de fret vont circuler sur une LGV. Ils seront gérés par l'opérateur privé Interporto Servizi Cargo et relieront Vérone et Pomezia. Ils circuleront de nuit à une vitesse de 120 km/h. Ils bénéficieront du gabarit P400, adapté au transport des semi-remorques et des conteneurs high cube. Les pentes de la LGV n'excèdent pas les 15 ‰.

- Fin juillet 2019, Caen a inauguré son tramway sur rail, qui remplace le désastreux TVR, un tramway sur pneu adopté en 2002 malgré les avertissements de la FNAUT.

Bêtisier



- Selon l'historien des transports Mathieu Flonneau, la culture automobile, loin de se résumer à l'individualisme, est un facteur d'inclusion sociale et de cohésion territoriale : « L'automobile reste un lieu de mémoire heureux dans l'imaginaire des Français ».

Une ligne nouvelle utile : Genève-Annecy



L'échec récent du TGV Annecy-Marseille montre que le potentiel de voyageurs est insuffisant, malgré l'apport des correspondances possibles à Chambéry et Grenoble, pour rendre viable cette relation si elle n'est pas alimentée également par la clientèle suisse (Genève, Lausanne)...

C'est regrettable, car du point de vue de l'aménagement du territoire, il est plus pertinent de passer par Chambéry et Grenoble que par Lyon.

Une ligne nouvelle performante Genève-Annecy (et aussi Annecy - Aix-les-Bains) rendrait à nouveau compétitif l'itinéraire de l'ex Catalan-Talgo Genève-Barcelone passant par Chambéry et Grenoble.

Elle rendrait également plus utile techniquement et commercialement une liaison entre Genève et l'Italie du nord passant par Chambéry : elle renforcerait

l'intérêt socio-économique de la liaison Lyon-Turin-Milan-Venise.

Elle serait particulièrement utile, sans doute davantage que le CEVA, pour assurer les déplacements quotidiens des habitants d'Annecy travaillant à Genève.

On peut même imaginer qu'elle soit construite à voie unique et que la Suisse participe à son financement.

Ce projet serait plus ambitieux que le shunt d'Ambilly permettant de raccourcir la relation entre Genève et Annecy (FNAUT Infos 276). Mais, paradoxalement, on constate souvent que plus l'ouvrage est ambitieux, plus les financements sont disponibles...

Je regrette vivement que la SNCF n'ait pas accompagné l'électrification de la ligne du Grésivaudan Gières-Montmélian, très bien tracée, d'une augmentation de la vitesse maximale à 200 km/heure (qui augmenterait encore la pertinence du passage des TGV Genève-Méditerranée par la ligne du sillon alpin).

Si le TER marche en Alsace globalement mieux qu'ailleurs, un des ingrédients de cette réussite est le fait que l'offre TER200 Strasbourg-Bâle est particulièrement performante. Avec le cas de la ligne Angers-Tours et la ligne des Landes, la ligne du Grésivaudan fait partie des lignes qui justifieraient un relèvement de vitesse à 200 km/h en priorité.

Jean-Marie Tisseuil ■

Une réponse inattendue et encourageante

Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de l'Union Européenne (UE). La réponse des autorités françaises à la consultation récente lancée par l'UE sur l'avenir du RTE-T a surpris : contrairement aux pratiques habituelles, court-termistes et malthusiennes, généralement dictées par Bercy, cette réponse sort d'une logique purement conjoncturelle et révèle un certain effort de prospective.

Certes, sans craindre le jargon, le document fait état des priorités figurant au cœur du projet de LOM : décarbonation, numérisation, multimodalité, sécurité, mobilité du quotidien et, bien sûr, innovation « qui ouvre des perspectives majeures » (l'inévitable train à hydrogène est cité deux fois). Il propose « une vision moins normative au bénéfice d'une logique services et solutions dans une approche écosystème plus adaptée aux besoins de nouvelles mobilités ou de mobilité propre ».

Mais le document insiste clairement sur les exigences « qui devraient moins porter sur des critères de définition technique des infrastructures et davantage sur

des niveaux de service ou de qualité à satisfaire ».

Il signale en particulier les goulets d'étranglement que constituent les nœuds ferroviaires de Paris, Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux. Il souhaite une bonne desserte des aéroports (Bâle-Mulhouse). La ligne Nantes-Bordeaux est également citée, ainsi que les liaisons transfrontalières Colmar-Fribourg, Karlsruhe-Rastatt, Haguenau-Saarbrücken, Metz-Trèves, Givet-Dinant et Nice-Turin.

Le document se préoccupe particulièrement des ports : les échanges maritimes tendant à se massifier, un report modal vers le rail ou le fluvial est souhaité. Une intégration de la ligne La Rochelle - Poitiers dans le réseau central est proposée. Les ports du littoral Manche (Brest, Saint-Malo, Roscoff ou Cherbourg, Caen-Ouistreham et Dieppe) sont cités.

Curieusement, alors que le canal Seine-Nord est lancé, le document souligne que « les critères actuels de définition du réseau fluvial posent des difficultés dans la mesure où les données nécessaires ne sont pas forcément disponibles ni valides ».



Forum

Trains régionaux en Suisse

Le transport ferroviaire des matières dangereuses (MD)

Le chlore produit à Pont-de-Claix, au sud de Grenoble, pour les usines suisses du Valais est d'abord envoyé à Sibelin puis repart vers le nord et traverse la gare de Lyon-Part-Dieu : il en sera ainsi tant que le contournement ferroviaire est de Lyon (CFAL) ne sera pas construit. Arrivés en Suisse, les trains de chlore traversent les gares de Genève et Lausanne. Par mesure de sécurité, le rebroussement à Genève-La Praille pour un changement de locomotive a été supprimé et la vitesse a été limitée à 40 km/h.

Le transport des MD par le train est beaucoup plus sécuritaire que par la route, mais l'accumulation de nombreux wagons dans les triages présente des risques qui sont traités par des règles d'urbanisme contraignantes pour les riverains.

François Lemaire, ADTC-Grenoble

vingt minutes de retard ; le 2ème TER ne l'ayant pas attendu, j'ai dû patienter près de 2 heures à Bellegarde en attendant le TER suivant pour Evian.

Le contrôleur du premier TER, qui était bien sûr invisible, n'a fait que le « minimum syndical » en termes d'annonces, en nous priant de ne pas descendre lors des arrêts en pleine voie. Il n'a pas annoncé les gares successives, ni le retard probable, et ne s'est pas préoccupé des voyageurs ayant des correspondances.

Je comprends mieux, après cette expérience, le mécontentement des autorités régionales à l'égard de la SNCF, ainsi que le désir d'un nombre croissant d'usagers que celle-ci soit mise en concurrence.

La SNCF s'est-elle rendu compte qu'il existe un itinéraire cyclable entre Genève et la Méditerranée (Via Rhôna) qui génère et générera des besoins supplémentaires de transport de voyageurs avec des vélos ?

Michel Bénard, Paris

Régression du TGV

Le TGV l'a emporté face aux innovations irréflechies : Aérotrain, Maglev... En desservant les gares existantes, il peut faire bénéficier l'ensemble des territoires, sans rupture de charge, des gains de temps apportés par la grande vitesse, même pratiquée sur une partie seulement de trajets. Mais la SNCF, en se concentrant sur les seuls TGV intermétropoles (elle supprime les TGV Strasbourg-Marseille par Lons et ne veut plus desservir Paris-Lausanne par le Jura), tourne aujourd'hui le dos à ce progrès qui n'est plus partagé par tous. Et elle est la seule compagnie européenne à ignorer l'importance cruciale de l'offre en fréquence.

François Mennerat, FNAUT Bourgogne Franche-Comté

Un voyage inoubliable

Désireux de me rendre de Lyon Part-Dieu à Evian, j'ai eu la mauvaise idée de vouloir emprunter le TER 96512 jusqu'à Bellegarde en espérant prendre ensuite à Bellegarde le TER 884525, le délai de correspondance étant assez large en théorie (11 min).

Le premier TER était très vétuste, peu ou pas climatisé et, le nombre de voitures étant fort insuffisant, j'ai dû voyager debout sur tout le parcours. De plus, le train s'est arrêté à deux reprises en pleine voie, de sorte qu'il est arrivé à Evian avec

Gratuité des transports

Dunkerque a décidé à la fois la gratuité des bus et une amélioration sensible de l'offre. On ne peut donc pas, comme le fait le maire, attribuer le transfert modal observé à la seule gratuité. Et ce qui compte, ce n'est pas le pourcentage des nouveaux usagers auparavant automobilistes, mais leur nombre.

On peut très bien créer un électrochoc et obtenir un transfert modal important sans la gratuité, on l'a vu dans les villes qui ont adopté le tramway. A Lyon, les transports publics sont très chers pour l'utilisateur, mais l'offre est excellente et c'est la ville de province où le nombre de voyages par habitant est le plus élevé. C'est l'une des rares villes, avec Strasbourg et Grenoble, où la part modale de la voiture est inférieure à 50 %.

Jean Sivardière

La fréquentation des transports publics augmente régulièrement (Strasbourg + 4,2 % soit 255 voyages par an et par habitant, Marseille + 3%) du fait du prix élevé des carburants routiers. La mobilité, urbaine et interurbaine, se développe indépendamment de la tarification.

La FNAUT n'est pas hostile à la gratuité du transport collectif urbain, elle est même favorable à la gratuité pour ceux qui en ont besoin. Mais elle privilégie la qualité de l'offre pour accroître le report modal.

Bruno Gazeau, président, FNAUT

Plus la distance à parcourir est courte, plus la fréquence doit être élevée pour que l'offre soit attractive et réponde aux besoins quotidiens ; elle doit être maintenue pendant les week-ends et les vacances.

Un autre paramètre est le niveau des redevances d'infrastructure. Celles-ci doivent rester modérées (elles pèsent pour un tiers des coûts d'exploitation en France, soit le double du niveau suisse qui correspond au coût marginal). Sinon elles conduisent à limiter la fréquence des trains, ce qui implique ensuite une offre peu attractive pour la clientèle et une productivité insuffisante (mauvaise utilisation du matériel roulant et du personnel). Dans ce cercle vicieux, tout le monde est alors perdant : les entreprises ferroviaires, le gestionnaire d'infrastructure, les autorités organisatrices et la clientèle.

Enfin la performance économique de l'exploitant est déterminante. Pour le canton du Jura (838 km², 73 000 habitants, 87 hab/km², un territoire mixte plaine-montagne), le coût kilométrique complet des offres que nous commandons aux CFF sur notre territoire est de 16,9 FS (15,2 €), et de 13 FS (12 €) pour la Compagnie des chemins de fer du Jura (CJ). Les recettes représentent entre 29% et 37% des coûts.

Le coût complet comprend la production de l'offre, l'amortissement du matériel roulant (les collectivités suisses ne sont pas propriétaires du matériel roulant qui doit être acheté par les entreprises ferroviaires) et les redevances d'infrastructure. En Suisse, ces redevances sont indexées à la fois sur le nombre de trains et leurs poids, et sur un pourcentage des recettes. Cela incite à offrir des fréquences élevées (30 min) et une très large amplitude horaire.

David Asseo, délégué aux transports, République et Canton du Jura

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