Fnaut INFOS
EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
292
Décembre 2021
édition nationale

Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs déplacements ?

Tel est le titre d'une étude fondamentale publiée, en avril 2021, par la Direction Générale du Trésor, administration rattachée au ministère de l'Economie, des Finances et de la Relance. La réponse est claire : un conducteur ne couvre, en moyenne, que 36 % du montant des coûts externes engendrés par le trafic routier, essentiellement à travers les taxes sur les carburants (TICPE) et les péages autoroutiers. Chiffre encore plus parlant : quand le conducteur d'une voiture, camionnette ou camion parcourt 100 kilomètres, la collectivité doit payer, en moyenne, 12,5 € pour couvrir les coûts externes correspondants. Il faudrait donc au moins doubler la TICPE. Contrairement à ce qui est souvent affirmé, la route est globalement sous-tarifée. Ceci étant, « culpabiliser » le conducteur est stérile : ce sont les choix politiques de l'Etat et des collectivités territoriales qui sont critiquables.

Fnaut vous souhaite pour 2022 une mobilité douce et durable

L'envolée du prix de l'essence nous rappelle actuellement l'urgence à améliorer l'offre de transport et sa qualité de service pour donner une alternative crédible à la mobilité automobile et réduire autant que possible la dépendance à la voiture.

Les collectivités et l'Etat seront d'autant plus incités à investir dans les transports publics (les premières ont répondu massivement à l'appel à projets, le second a doublé l'enveloppe initiale) que le modèle économique des transports publics sera amélioré.

L'étude de Bercy présentée dans ce numéro montre que la marge est conséquente dès lors que l'on prend en compte le coût des externalités.

Les usagers automobilistes des première et deuxième couronnes métropolitaines ne modifieront leurs comportements de mobilité que si l'adéquation des modes facilitant le trajet de bout en bout est réalisée, si les correspondances et les rabattements vers les modes doux sont aisés et fiables.

Au-delà des moyens financiers nécessairement plus importants pour apporter une réponse au changement climatique, au-delà des innovations technologiques et numériques qui devront faire leurs preuves et être acceptées, c'est un changement culturel profond que les usagers doivent adopter pour faire de 2022 une année des mobilités douces et durables. C'est le souhait de la FNAUT.

Bruno Gazeau,
Président de la FNAUT

Sommaire

Dossier - L'usage de la route est sous-tarifé 2
Externalités : une question complexe, des coûts évidents mais difficiles à cerner 4
Actualité - Changement climatique : 10 mesures indispensables 5
Le rapport Duron sur le modèle économique des transports publics 6
Regards sur l'Europe - Lignes transfrontalières : de la volonté politique svp ! 8
Le coin du piéton - Premier « Baromètre des villes marchables » 9
Nouvelles des régions - SNCF : Peut mieux faire ! 10
Actualité - Quelle est l'influence réelle d'un aéroport sur l'économie de sa région ? 11
Le livre noir de la SNCF 12

L'usage de la route est sous-tarifé

©MD

La Direction Générale du Trésor (DGT), administration rattachée au ministère de l'Economie, des Finances et de la Relance, vient de publier un chiffrage des coûts externes du trafic routier en France et de son taux de couverture par les usagers de la route. Les données de base, relatives à l'année 2015, ont été explicitées par le Commissariat Général du Développement Durable (CGDD), les calculs ont été effectués par la Direction Générale du Trésor.

Une étude très approfondie

Une partie des coûts générés par le trafic routier est supportée par l'usager (c'est le coût complet d'usage de la voiture, du camion ou de la camionnette), mais les coûts externes sont, eux, supportés par la collectivité et compensés essentiellement par la fiscalité sur les carburants (70 %) et les péages autoroutiers (24 %).

Selon la Direction Générale du Trésor, un déplacement individuel supplémentaire n'est souhaitable que si son utilité pour l'usager est au moins égale au coût social et environnemental qu'il engendre.

Ont été considérés dans l'étude :

- 4 réseaux routiers (autoroutes concédées, routes nationales, départementales et communales) ;
- 5 catégories de véhicules (véhicules particuliers ou VP, véhicules utilitaires légers de poids total inférieur à 3,5 tonnes ou Véhicules Utilitaires Légers (VUL), poids-lourds (PL) hors bus et cars ;
- 5 types de motorisation (diesel soit 62 % du parc des véhicules particuliers, et essence soit 38 % de ce parc, électrique, GNV et GPL) ;
- 5 milieux géographiques définis en fonction de leur densité : urbain très dense (densité supérieure à 4 500 habitants/km², Nancy par exemple), urbain dense (densité comprise entre 1 500 hab km² et 4 500 hab/km², Bastia par exemple), urbain (densité comprise entre 450 hab/km² et 1 500 hab/km², Quimper par exemple), urbain diffus (densité comprise entre 37 hab/km² et 450 hab/km², Narbonne par exemple) et inter-urbain (milieu rural de densité inférieure à 37 hab/km²).
- 6 coûts externes de la circulation ont été quantifiés : l'usure des routes ; la congestion (temps perdu par tous les autres usagers en raison de la circulation d'un véhicule supplémentaire sur un axe donné) ; les accidents de la route ; les nuisances sonores ; la pollution de l'air ; l'effet de serre.

Des coûts externes notables n'ont pas été chiffrés, par exemple : les souffrances des blessés lors des accidents de la route et des malades de la pollution de l'air urbain, le coût des ravalements exigés régulièrement par la pollution de l'air, les conséquences de l'énergie perdue dans la congestion sur la balance commerciale, l'artificialisation de l'espace par les infrastructures routières et les parkings, l'impression d'étouffement d'un citadin lors d'un épisode de canicule, l'occupation de l'espace urbain par les véhicules en circulation ou en stationnement...

- enfin 7 prélèvements sur les usagers de la route ont été pris en compte : les péages autoroutiers, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et la TVA sur cette TICPE, la taxe sur les contrats d'assurance, la taxe à l'essieu pour les PL, la taxe sur les véhicules de société et les taxes sur les certificats d'immatriculation (carte grise, malus automobile). Les subventions à l'achat (bonus et prime à la conversion) sont prises en compte et considérées comme des prélèvements négatifs.

Calcul des coûts

Lorsqu'il était difficile d'estimer la valeur marginale associée à un kilomètre supplémentaire, la valeur moyenne a été utilisée en approximation (cas du bruit : 155 Md€ selon une récente évaluation de l'ADEME).

Le coût du temps perdu par les usagers a été calculé en utilisant les valeurs tutélaires du temps : 18,3 €/h pour les déplacements professionnels, 10,5 €/h pour les déplacements domicile-travail et 7,1 €/h pour les autres déplacements (achats, soins, visites, loisirs, tourisme).

Le coût de la pollution liée aux particules fines est proportionnel à la densité de population, donc plus important en milieu urbain très dense (avec de forts écarts entre les villes, Paris étant par exemple 3 fois plus dense que la référence pour le milieu urbain très dense).

Une voiture diesel consomme en moyenne 6,2 litres/100 km et chaque litre consommé émet 3,17 kg de CO^2. Elle émet donc 19,6 kg de CO^2/100 km ou 0,196 kg de CO^2/km, ce qui, avec une valeur du carbone de 42 € 2015/tonne CO^2 (selon le rapport Quinet), donne une valorisation de l'externalité carbone de 0,82 c€ 2015/km. **Le coût du carbone** atteint 4,59 c€ /véhicule-km pour un PL diesel, 1,19 pour un VUL diesel, 0,94 pour un VUL essence et 0,87 pour une voiture essence.

Les externalités sont très loin d'être couvertes par les prélèvements sur les usagers de la route

L'étude de la DGT constate une sous-tarification globale de l'usage de la route : les prélèvements ne sont supérieurs aux externalités que sur les autoroutes et pour les véhicules essence en milieu rural.

L'écart entre prélèvements et externalités varie selon les milieux, les réseaux et les véhicules : il est de 12,5 c€/km en moyenne pour l'ensemble des véhicules routiers, de 12,2 c€/km pour les PL diesel, de 9 c€/km pour les voitures particulières essence et de 12,7 c€/km pour les voitures diesel.

En 2015, les prélèvements ne couvraient en moyenne qu'un tiers (36 %) des externalités de la circulation routière. Le taux de couverture était de 68 % pour les poids-lourds diesel, 28 % pour les VUL diesel, 45 % pour les voitures essence et 30 % pour les voitures diesel.

Les externalités qui ressortent comme les plus importantes sont la congestion (58 %), la pollution de l'air (15 %) et les accidents (15 % également). L'usure de la route et les émissions de gaz à effet de serre représentaient 6 % des coûts chacun, le coût lié au bruit étant limité (0,3 %), ce qui est étonnant car l'évaluation du coût du bruit par l'ADEME est extrêmement élevée.

Le cas des véhicules diesel

Les véhicules diesel présentent un bilan plus dégradé que les véhicules à essence car ils émettent 3 fois plus de polluants (particules fines) et bénéficient d'une fiscalité sensiblement plus faible. Les véhicules diesel récents (satisfaisant donc les normes Euro) présentent des coûts de pollution nettement inférieurs aux coûts représentatifs de l'ensemble du parc en circulation car des progrès techniques importants ont été réalisés depuis 2015. Les constructeurs doivent atteindre à partir de 2020 un niveau moyen de 95 gCO^2/km sur leurs ventes au sein de l'Union Européenne, sous peine de pénalités financières ; par rapport au parc de 2021 dont les émissions moyennes sont de l'ordre de 130 gCO^2/km, le passage de l'ensemble du parc à 95 gCO^2/km permettrait de réduire les externalités de l'ordre de 0,3 c€/km (2,5 %).

La sous-tarification urbaine

La sous-tarification du transport routier est particulièrement marquée en milieu urbain, où les coûts liés aux embouteillages et à la pollution sont plus importants et où le taux de couverture moyen du transport routier est de 8 % : 6 % pour les poids lourds, 7 % pour les camionnettes diesel, 14 % pour les voitures essence et 7 % pour les voitures diesel (voir aussi FNAUT Infos 188).

Le milieu urbain très dense est représentatif de la moyenne des communes pour lesquelles la densité de population correspond à une moyenne de 6 750 hab/km². Dans les zones urbaines les plus denses - par exemple Paris, où la densité de population est de 21 000 hab/km² - les coûts présentés, et notamment ceux de la pollution, seraient sensiblement plus importants, tandis que les prélèvements seraient inchangés, ce qui dégraderait encore ce bilan financier.

Conclusion de l'étude

« Une meilleure couverture des externalités de la circulation routière, en particulier en milieu urbain très dense et sur les routes nationales, où la couverture des coûts est particulièrement faible, permettrait de réduire les importants coûts sociaux liés à la congestion et à la pollution ».

L'étude cite ainsi le péage urbain et l'instauration de péages sur les routes nationales et voies express. Selon Crozet et Koning (voir page 4), « c'est en ville (où la population qui subit les nuisances est la plus dense) que les nuisances sont les plus coûteuses ».

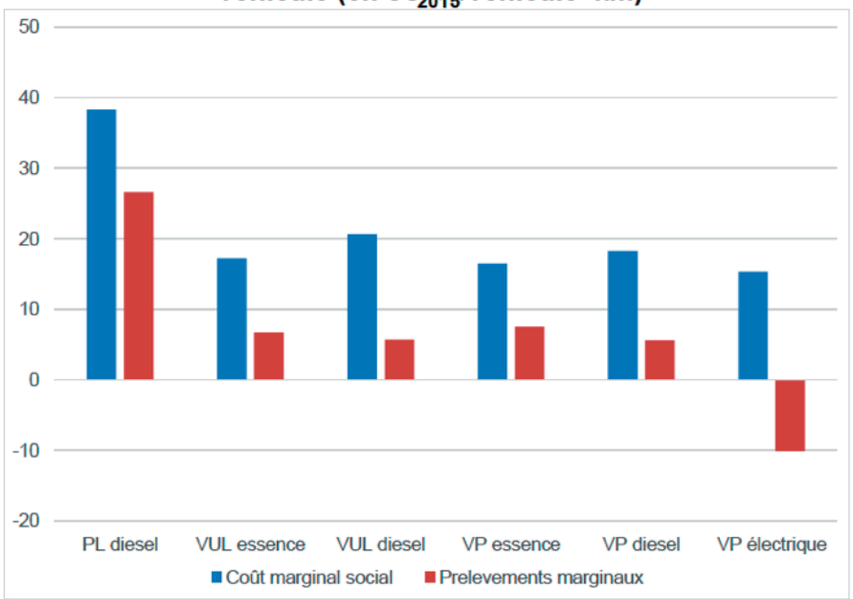
Le péage urbain peut effectivement provoquer, s'il est bien conçu*, un cercle doublement vertueux :

- une réduction du volume du trafic routier de l'ordre de 20 %, valeur observée à Stockholm, mettant fin à la congestion urbaine, facilitant le fonctionnement économique de la ville et renforçant ainsi les externalités positives du système de mobilité tout en diminuant les nuisances, accidents et effet de serre, c'est-à-dire les externalités négatives ;
- en raison de la diminution de la pression automobile sur la ville, il peut également faciliter un nouveau partage de la voirie qui incitera les habitants à se reporter sur la marche, le vélo ou le transport collectif (FNAUT Infos 288).

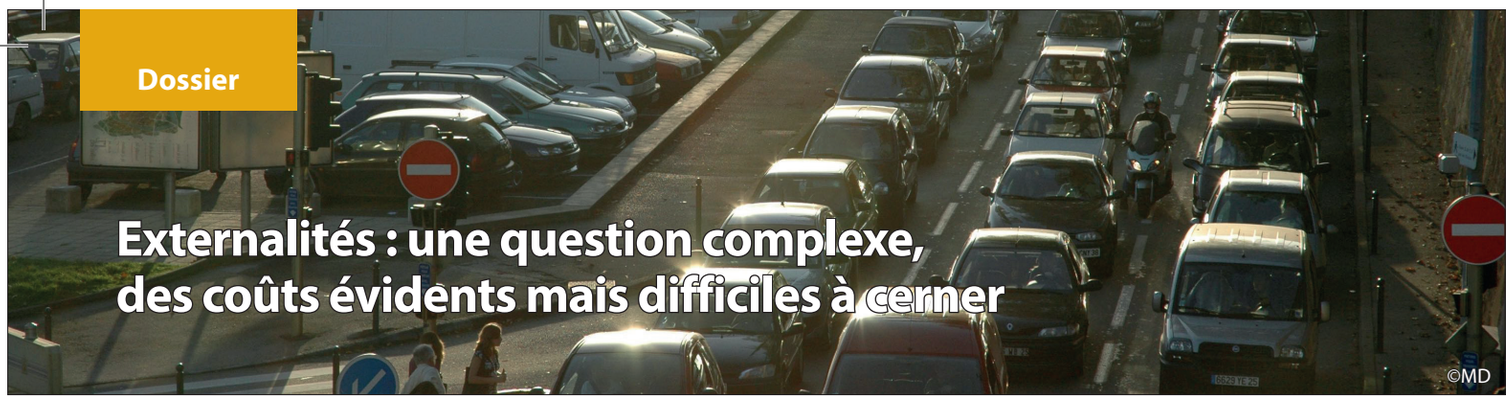
** l'introduction du péage urbain suppose évidemment que les transports publics et les aménagements cyclables soient assez développés pour que l'automobiliste dispose d'une alternative crédible et que les modalités soient adaptées aux conditions locales.*

Jean Sivardière

Coûts externes et prélèvements marginaux moyens par type de véhicule (en c€$_{2015}$/véhicule–km)



Source : Chiffres Commission général au développement durable (CGDD)/ calculs DG Trésor.
Abréviations : PL = poids-lourds ; VUL = véhicule utilitaire léger ; VP = véhicule particulier.
Note de lecture : Pour les véhicules particuliers essence, les externalités sont en moyenne de 16,5 c€/km et les prélèvements en moyenne de 7,0 c€/km.



Externalités : une question complexe, des coûts évidents mais difficiles à cerner

Dans un rapport à l'association TDIE (Transport, Développement, Intermodalité, Environnement) consacré aux externalités, Yves Crozet et Martin Koning font les distinctions suivantes :

- Les externalités positives (un système de mobilité efficace, permettant la maîtrise du territoire, le développement économique et l'exercice de la liberté d'aller et venir) et négatives (les nuisances) ;
- les externalités prises en compte par le marché (un logement bien desservi coûte plus cher qu'un logement éloigné des transports publics) et les externalités « sociales », qui exigent une intervention publique (la pollution de l'air) ;
- les externalités moyennes concernant l'ensemble de l'activité de transport, et les externalités marginales liées à la dernière unité ajoutée au volume total de transport ;
- enfin les externalités négatives peuvent faire l'objet d'évaluations différentes (valeur compensatrice du dommage, ou moyens nécessaires pour diminuer la nuisance).

Parmi les interventions publiques possibles, les auteurs distinguent :

- Les subventions ;
- la normalisation technique (méthode adoptée par l'UE pour la pollution des moteurs thermiques) ;
- les « droits à polluer » permettant de « porter les efforts de réduction des pollutions là où leur efficacité est maximale » ;
- enfin la tarification qui permet d'intégrer directement les externalités dans le système des prix.

Crozet et Koning ont laissé de côté la question complexe des coûts de congestion qui ne fait pas consensus chez les experts, mais ils soulignent que « cette omission n'affecte pas les conclusions qualitatives de l'étude ». Les valeurs prises en compte dans les calculs des autres coûts sont de natures différentes.

- Certaines se mesurent sur le marché (le prix des carburants, des véhicules, des infrastructures).
- D'autres résultent de l'observation des comportements individuels (cas de l'arbitrage des voyageurs entre plusieurs solutions selon leur prix et le temps de parcours).
- D'autres enfin, dites « tutélaires », relèvent de la décision politique, par exemple la valeur attribuée à la vie humaine : c'est la dépense que la collectivité est prête à engager pour éviter un accident mortel (3 M€).

Conclusion de l'étude de Crozet et Koning : « les recettes perçues par la collectivité ne couvrent que 54 % des coûts externes totaux (36 % selon la DGT) : il s'en faut de 27 Md€ par an ; ce montant est sous-évalué puisqu'il ignore les coûts de congestion, il est bien supérieur au « déficit » du rail. Mais « quand on le ramène aux volumes de transport, la route couvre mieux (ou moins mal) ses coûts par unité de trafic que le rail ».

Crozet et Koning notent finalement un paradoxe qui justifie le péage urbain :

« C'est en ville (où la population qui subit les nuisances est la plus dense) que les externalités ne sont pas couvertes, alors que les péages s'appliquent essentiellement, en France, en rase campagne ».

La DG MOVE a confié une étude au bureau CE Delft (FNAUT Infos 275) : le coût des externalités était, en 2016, proche de 1 000 Md€, soit près de 2000 €/Européen/an ou l'équivalent de 6,6 % du PIB de l'UE28. Pour la France, le coût total serait de 111 Md€, soit 5,5 % du PIB.

Jean Sivardière

Brèves

Mauvaise nouvelle :

Les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine s'apprêtent à déclasser la ligne Agen-Condom, longue de seulement 40 km et permettant la desserte de 2 sous-préfectures et 4 silos agricoles. Dans le même temps, 142M€ vont partir pour la RN124... https://actuteroccitanie.wordpress.com/2021/11/15/clap-de-fin-pour-agen-condom/…

Grand Prix TER : la FNAUT Hauts de France n'est pas d'accord !

Chaque année, Ville Rail et Transports décerne des prix aux Régions méritantes dans la gestion de leurs réseaux. Après la Normandie l'an dernier, qui a soulevé nombre de protestations, c'est au tour des Hauts-de-France d'être « Grand Prix TER » en 2021...

Cette Région a effectivement une politique volontariste en matière de tarification, d'améliorations de dessertes sur certaines lignes (Paris Calais, Paris Lille, TERGV) et de sauvegarde des lignes délaissées par la SNCF. Mais comme le rappelle discrètement VRT, « l'attribution de ce prix ne signifie pas que tout est parfait ».

Ainsi, prétendre que « la desserte des lignes [rénovées] sera plus dense, et que les horaires permettront de vraies correspondances » (LVDR du 24/9) est faux ! Car actuellement, sans même parler des trains supprimés qui ôtent toute crédibilité à ces services, on se retrouve régulièrement avec une longue « correspondance » à Beauvais (ligne Le Tréport-Paris) et moins de trains sur St-Pol qu'avant 2017...

De plus la qualité du service laisse beaucoup à désirer sur tout le réseau TER, et le calendrier fait que ce Grand Prix a été annoncé au moment même où les retards et suppressions de trains battent des records...

Changement climatique : 10 mesures indispensables

© FR

Suite au rapport du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et ses conséquences alarmantes, la FNAUT a exprimé sa profonde inquiétude face au manque d'ambition du gouvernement en particulier dans le secteur des transports responsable de plus de 30 % des émissions françaises de gaz à effet de serre.

Selon Jean-Baptiste Djebbari, ministre des Transports : « il ne s'agit pas d'interdire la voiture, mais de la verdir » : cette conception de la politique des transports est complètement dépassée face au constat du GIEC, une véritable alerte rouge pour toute l'humanité.

L'opinion s'inquiète, elle a évolué, le gouvernement doit en tenir compte. Il est trop tard pour adopter des demi-mesures et tergiverser : le « greenwashing » et le bricolage ne sont plus d'actualité. Trop de temps a été perdu. Les mesures réglementaires et fiscales préconisées par la FNAUT peuvent être mises en œuvre rapidement. Les investissements exigent un effort financier important mais indispensable pour préparer un avenir soutenable.

Les 10 mesures préconisées par la FNAUT

Les mesures préconisées par la FNAUT visent toutes un report du trafic routier sur le transport collectif urbain ou ferroviaire, la marche et le vélo, et du trafic aérien sur le train.

1 - Investir massivement dans les aménagements cyclables et les transports collectifs terrestres électriques : tramways, RER métropolitains. Renforcer l'habitat et les activités autour des gares afin de structurer l'urbanisation périphérique diffuse à l'origine de la dépendance automobile.

2 - Investir massivement sur le réseau ferré classique (lignes régionales, lignes transversales, desserte des villes moyennes). Renforcer les correspondances TGV-TER, éliminer les gares TGV non reliées au TER.

3 - Compléter le réseau des LGV en desservant Toulouse et Nice, afin d'intensifier le report du trafic aérien intérieur sur le train, amorcer une transversale sud à grande vitesse et créer des emplois.

4 - Créer des réseaux d'autocars cadencés sur les modèles Suisse ou Autrichien pour desservir les zones rurales.

5 - Renforcer les taxes sur les billets d'avion, court-courrier et long-courrier, comme dans de nombreux pays européens (Norvège, Autriche, Allemagne, Grande-Bretagne…).

6 - Revoir le barème fiscal kilométrique, une niche fiscale qui surestime de plus de 30 % le coût d'usage de la voiture et incite à utiliser la voiture pour les déplacements domicile-travail.

7 - Limiter les vitesses autorisées sur route : 120 km/h sur les autoroutes, 100 sur les voies express et 80 sur les routes ordinaires, comme en Suisse. Lancer une vaste campagne d'incitation à l'éco-conduite.

8 - Introduire le péage urbain dans les villes où les alternatives à la voiture sont bien développées et réduire le stationnement.

9 - Développer massivement l'autopartage en zone urbaine, afin d'inciter les citadins à se démotoriser et de récupérer un espace public nécessaire à la marche, au vélo et aux transports publics de surface.

10 - Rénover les lignes capillaires fret, utilisées par 20 % des trains de fret ; financer la ligne d'accès depuis Lyon au tunnel inter-frontalier. Développer le transport combiné rail-route, créer de nouvelles autoroutes ferroviaires. Renforcer la desserte des ports.

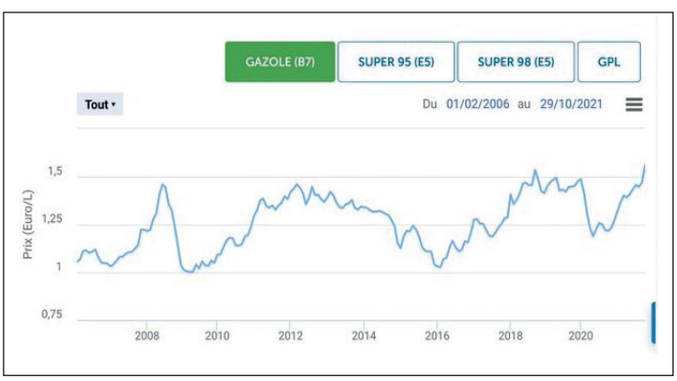
Non, les carburants ne sont pas chers !

© pxhere

En cette fin d'année on assiste à une surenchère médiatique sur « la hausse du prix de l'essence », amplifiée par la période préélectorale et la tétanisation de l'Etat face à une possible résurgence des Gilets Jaunes... Or l'analyse des courbes montre que la hausse récente résulte tout simplement des baisses précédentes, très discrètes : le prix des carburants est quasi stable depuis 2008 ! Et si on ramène le prix du carburant pour parcourir un kilomètre au SMIC horaire, il est en baisse constante depuis 1970...

En fait le carburant n'est pas cher en tant que tel (on peut faire 600 km pour 60 euros seulement!), c'est l'usage exagéré de la voiture qui coûte cher aux ménages qui en sont, parfois volontairement, dépendants. Baisser les taxes n'est pas la solution : elles servent à financer les routes et ne couvrent même pas les coûts de la voiture pour la collectivité. Il est préférable d'optimiser les trajets ou de covoiturer, de recourir plus souvent à la marche, au vélo ou aux transports collectifs, de rouler moins vite et plus souplement (écoconduite)...

Gilles Laurent - Fnaut Hauts-de-France



Le rapport Duron sur le modèle économique des transports publics : rien de bien nouveau mais d'importantes propositions de la FNAUT reprises !

© FR

Le rapport Duron sur le modèle économique des transports collectifs, établi à la demande du ministre des Transports, était très attendu. Il reprend de nombreuses idées de la FNAUT, sur la gratuité comme sur le financement des transports urbains. Mais la FNAUT ne peut accepter une hausse des tarifs que si elle s'accompagne d'investissements et d'une amélioration des services.

Voir : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/RAPPORT%20DURON.pdf

On trouve dans le rapport Duron beaucoup d'observations publiées récemment par le GART sur la situation financière très difficile des transports publics : une baisse d'environ 30 % du trafic urbain et d'au moins 40 du trafic - surtout occasionnel - TER, une baisse de 5 % du versement mobilité des entreprises (VM), première source de financement des transports publics.

Mais on y trouve aussi des idées approuvées de longue date par la FNAUT. Adapter l'offre aux nouveaux comportements de mobilité (télétravail, relocalisations de l'habitat) , améliorer la vitesse commerciale des bus ou l'intermodalité, sécuriser les rabattements sur les gares, renforcer l'urbanisation le long des axes lourds, obtenir une meilleure collaboration entre autorités organisatrices, cela relève de la bonne gestion quotidienne des transports publics.

Quant à lancer une ou plusieurs études scientifiquement étayées sur les besoins et les attentes des usagers des transports, l'idée fait sourire : les exploitants connaissent depuis longtemps les besoins des usagers et s'ils les ignorent encore, ils peuvent consulter les associations d'usagers…

Une hausse tarifaire attendue

Il faut s'attendre à une hausse des tarifs. « La dégradation des recettes commerciales est préoccupante, le renforcement du modèle économique passe également par celui des ressources, en premier lieu celles apportées par les usagers eux-mêmes, en stabilisant voire en inversant la tendance des dernières années à la diminution de leur part au financement des transports publics, sensiblement plus faible que dans les autres pays européens ». Cependant une hausse tarifaire n'est acceptable par les usagers que si elle est accompagnée d'une amélioration de la qualité des services : offre adaptée aux besoins, ponctualité, fiabilité, accessibilité, information en temps réel.

Le rapport estime par contre qu'il serait malvenu d'augmenter la contribution des employeurs car ils participent déjà largement au financement (versement mobilité, remboursement de 50 % de l'abonnement domicile-travail, taxe sur l'immobilier de bureau en Ile-de-France). Du côté des employeurs et du ministère des Finances, on pointe le caractère « d'impôt de production » du versement mobilité, qui pèse sur la masse salariale.

La gratuité en question

On sait que la FNAUT est hostile à la gratuité des transports urbains, elle craint leur paupérisation et estime qu'elle ne peut attirer que marginalement les automobilistes.

Le rapport contient une suggestion nouvelle et judicieuse : un plafonnement du versement mobilité des entreprises en cas de gratuité, ou si le ratio recettes commerciales / dépenses de fonctionnement est inférieur à 30 % : cette recommandation pourrait mettre fin à la mode dangereuse de la gratuité.

Le rapport conforte clairement le point de vue de la FNAUT : « c'est par la qualité (vitesse commerciale, fréquence et régularité) qu'on fera revenir les usagers au transport collectif, non par la gratuité ». Il note que le versement mobilité pourrait être mis en cause si les autorités organisatrices de la mobilité s'en servaient pour financer la gratuité des transports, les entreprises n'ont pas à financer la gratuité, mais en priorité les investissements.

La nécessité d'investir

Plusieurs mesures évoquées dans le rapport pourraient apporter de nouvelles ressources pour les investissements massifs urbains nécessaires (matériel roulant, infrastructures de TCSP), de l'ordre de 80 Md €, auxquels il faut ajouter le coût de la rénovation du réseau ferré (« petites lignes » et étoiles ferroviaires périurbaines).

Le rapport veut « dégager des recettes puissantes, dynamiques et pérennes pour enclencher un cercle vertueux » suivant le schéma ci-contre, et décarboner la mobilité. Il recommande de poursuivre les aides de l'Etat, comme le font les pays européens voisins.

Une baisse de la TVA au taux réduit de 5,5% sur les services de transport conventionnés régionaux et locaux est évoquée, mais elle ne rapporterait, outre son impact symbolique, que quelques centaines de M€ aux collectivités, qui devraient être affectée au transport collectif. Une mesure utile pour la FNAUT, mais insuffisante si elle reste isolée.

Vers un transfert des recettes de la route au transport public ?

C'est l'idée la plus neuve de Philippe Duron, qui propose aussi de décourager l'autosolisme « qui devrait couvrir de manière adéquate ses coûts externes ».

Le rapport rappelle que les routes sont utilisées gratuitement par les automobilistes (sauf les autoroutes concédées). Il propose d'établir, à la fin des concessions, une redevance kilométrique sur l'ensemble du réseau routier ainsi que le retour d'une écotaxe poids lourds.

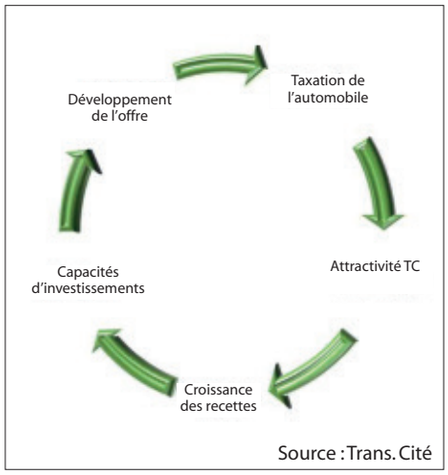
Un fléchage partiel de la TICPE serait sans doute significatif. Mais la mesure serait-elle acceptée par l'Etat et aurait-elle le bon ordre de grandeur ? Le rapport reprend aussi une idée du GART : transférer une partie des amendes de circulation et de stationnement au transport public. Il recommande de doubler l'enveloppe de l'appel à projets en cours en faveur des transports collectifs en site propre (TCSP) - ce qui a été fait - et de récupérer une part plus importante des plus-values foncières liées à la présence des gares.

Introduire le péage urbain ?

On regrettera que l'idée très logique de Thierry Mallet, PDG de Transdev et alors président de l'UTP, de financer le système de transport collectif par le produit du péage urbain, n'ait pas été reprise alors qu'elle inciterait le public à revenir au transport collectif urbain et régional. L'introduction du péage urbain dépend des élus locaux mais depuis l'adoption du principe du péage dans la loi Grenelle 2, il ne s'est rien passé, aucune ville ne l'a adopté.

Autres lacunes du rapport Duron : la question de la fiabilité du transport urbain et régional en cas de grève a été laissée de côté de même que la limitation du stationnement automobile sur l'espace public et l'augmentation de son coût.

Jean Sivardière



Source : Trans. Cité

Rapport Duron : quel modèle économique ?

Dans sa lettre de mission du 20 novembre 2020 à Philippe Duron, le ministre des Transports l'invitait à « formuler des propositions de nature à consolider le modèle économique des différents modes de transport ». Les transports publics français fonctionnent selon plusieurs modèles économiques : la délégation de service public, largement majoritaire, mais aussi la régie, la société d'économie mixte ou encore la société publique locale. Or le rapport reste muet sur cet aspect essentiel si l'on souhaite réfléchir à l'avenir des transports collectifs et à leurs performances. Quelques questions auraient pu être évoquées.

Quels types de contrats ? L'avenir est-il aux contrats à coût net ou brut ? La pandémie a amené certains gouvernements, comme en Grande Bretagne ou en Autriche, à reprendre le risque économique sur les recettes assumé jusqu'alors par les exploitants. Est-ce le signe d'une évolution augurant de contrats plus courts et moins responsabilisants pour les entreprises ? Ou vaut-il mieux au contraire pérenniser l'opérateur par des contrats longs avec une nouvelle répartition des risques et des investissements ?

L'allotissement. C'est une pratique courante en transports urbains en Allemagne, en Scandinavie, à Londres… C'est une manière d'introduire de la fluidité et de la réactivité dans la gestion des contrats, tout en permettant aux autorités de transport de comparer les prestations de leurs exploitants. Pourquoi pas ? C'est une option claire dans les appels d'offres ferroviaires régionaux, y compris en France. Alors, pourquoi ne pas l'évoquer ?

Services librement organisés (SLO). Les Suédois considèrent que permettre l'arrivée de SLO à l'intérieur de périmètres où les transports publics sont contractualisés introduit une émulation favorable à la qualité de service bénéfique au voyageur. En Grande Bretagne, les SLO ferroviaires ont apporté de la créativité commerciale au sein des franchises. L'option peut être discutée, mais pourquoi ce silence sur des ouvertures qui méritent au moins d'être examinées ?

Autorités ferroviaires régionales. La région Grand Est a créé une société publique locale, dont le rôle sera de l'assister dans le pilotage de sa compétence ferroviaire. Autres sociétaires : les agglomérations de Metz, Mulhouse, Reims et Strasbourg. L'idée mérite examen : elle a été reprise de longue date par l'ensemble des Länder allemands pour la gestion de leurs contrats ferroviaires, et n'est sans doute pas peu dans les bons résultats et la popularité de la régionalisation ferroviaire Outre-Rhin. Pourquoi ne pas en parler ?

Michel Quidort

Luxembourg : les accros de la 1ère classe

Le transport est gratuit dans l'ensemble des cars, bus, tramways et trains du Luxembourg depuis le 1er mars 2020. A ce jour, 14,5 millions de voyageurs ont emprunté les trains des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL). Mais 295 000 d'entre eux ont choisi de voyager en 1ère classe, toujours payante… Ce qui a représenté pour les CFL un chiffre d'affaires additionnel de 414 000 €. Comme le répète la FNAUT, la qualité a un prix, que certains voyageurs sont prêts à payer.

Grande Bretagne : on rouvre des lignes !

Conformément au programme gouvernemental publié le 21 mai dernier (voir FNAUT Infos n°291), le ministère britannique des Transports a annoncé en octobre une première tranche de réouverture de lignes fermées au trafic au cours des années 1960 dans le cadre du « Plan Beeching ». Une série de 13 lignes figure à l'agenda, qui vont recevoir, une aide publique destinée à financer les études préparatoires. Régions intéressées : Yorkshire, Devon, Staffordshire, Somerset, les côtes du Channel et le Nord-Ouest de l'Angleterre. Pour mémoire, le Plan Beeching de 1963 avait abouti à la fermeture de 30% du réseau ferré britannique, soit 2 300 gares et 5 000 miles (8 000 km) de lignes.

Transport aérien : vers une taxation des carburants en Europe

En juillet dernier, la Commission européenne a ébauché un projet de taxation de l'énergie, conformément aux objectifs du Pacte Vert qui vise dans une première étape, une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030. Pour le transport aérien, ce projet prévoirait un niveau de taxation minimum d'application dans l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne (source : agence Reuters).

Contrairement aux autres carburants, le kérosène est largement détaxé depuis la Convention de Chicago de 1944. Ces dispositions sont devenues incompatibles avec les exigences de protection climatique d'aujourd'hui.

Autriche : l'ensemble des transports publics pour 3 € par jour

La carte annuelle « Klimaticket », vendue 1095 € (prix de lancement : 949 €) permet d'utiliser pendant une année l'ensemble des transports publics locaux, régionaux et nationaux. Lancé le 26 octobre dernier, et semblable à « l'Abonnement Général » suisse, ce titre de transport vise à aider la population à se passer de la voiture et à utiliser le train. La ministre autrichienne des transports vise 100 000 cartes vendues d'ici un an, 70 000 avaient déjà trouvé preneur dès avant le lancement officiel.

A côté du prix de 1095 € pour l'année, existent un tarif « jeune » et « senior » à 821 € et un tarif « familial » à 1205 €, qui permet de voyager avec un maximum de cinq enfants de 6 à 15 ans (gratuité jusqu'à 5 ans.)

Berlin : un spot TV pour reconquérir les voyageurs

Pour que les Berlinois, qui l'avaient déserté à cause de la pandémie, reviennent dans les bus, trams et métros, le réseau urbain BVG a réalisé un petit film caractéristique de l'humour typiquement berlinois. Ce sont des employés de l'entreprise qui, sur un air à la mode, chantent la tristesse et la solitude des trams sans voyageurs, des métros sans fraudeurs, des guichets vides et des quais sans graffitis. Un message intelligent tourné vers la population berlinoise, avec un personnel BVG valorisé. A voir sur YouTube sous : allein allein bvg lyrics.

Michel Quidort

Lignes transfrontalières : de la volonté politique svp !

ROVER

A l'apogée des monopoles ferroviaires détenus par les Etats, de nombreuses liaisons transfrontalières ont été supprimées dans l'ensemble de l'Europe.

Depuis que les chemins de fer néerlandais NS et allemand DB ont perdu leur monopole, les liaisons ferroviaires entre les deux pays ont évolué de manière variée : les quelques trains NS/DB quotidiens ont été remplacés par un service cadencé à l'heure par Arriva, Keolis, ou encore par Abellio. Ceci résulte d'une bonne coopération entre autorités régionales des deux pays : la contractualisation de services transfrontaliers fonctionne s'il existe une volonté politique. Entre la Belgique et les Pays-Bas, de nombreuses lignes ont été abandonnées et les liaisons qui subsistent ne sont pas au niveau (pas de wifi à bord…).

Le Thalys offre un service de qualité, mais les prix pratiqués incitent plutôt les voyageurs à prendre la voiture, l'autocar ou l'avion. Et entre la France et la Belgique, de nombreuses liaisons ont disparu. Soyons clairs : la libéralisation n'a pas fait disparaître les liaisons transfrontalières. Mais la libéralisation ne les fera pas non plus revenir. Certes, la Commission européenne subventionne de nouvelles liaisons, mais ses aides ne concernent que des projets gouvernementaux…

C'est une honte que seuls deux trains par jour relient la Catalogne espagnole et l'Occitanie. Et quel a été le coût du tunnel du Perthus ? Dans ces conditions, est-il sensé de construire une ligne à grande vitesse ? Est-ce la faute de la libéralisation ? Ou de la Commission européenne ? Est-ce dû à l'aveuglement de SNCF Réseau et de l'espagnole ADIF, qui pensent qu'une ligne de TGV attire automatiquement trains et voyageurs ? Ou à l'amour des décideurs politiques pour les grands projets ?

Arriën Kruyt
Association ROVER (Pays Bas)

Premier « Baromètre des villes marchables » : Place aux piétons !

Après plusieurs « Baromètres des villes cyclables », voici le premier « Baromètre des villes marchables », qui s'est déroulé au premier trimestre 2021 à l'initiative du Collectif « Place aux Piétons », avec 43268 réponses exploitables couvrant 200 villes : http://placeauxpietons.fr/resultat-du-barometre-des-villes-marchables-view-6-53.html . Le principe de ces Baromètres est le même : ce n'est pas un sondage représentatif, mais la perception de répondants volontaires sur leur quotidien, à partir duquel on peut interpeller les décideurs de l'aménagement urbain.

La marche a longtemps été ignorée par les aménageurs et les statisticiens de la mobilité, puisque ce n'est pas... un véhicule ! Et pourtant c'est le seul mode de déplacement qui concerne tout le monde : un ancien élu lillois disait même « Un piéton c'est un automobiliste qui a réussi à garer sa voiture ». Comment se fait-il alors que, dans nos rues, le revêtement routier soit souvent bien meilleur, y compris sous les voitures en stationnement, que celui des trottoirs ou des pistes cyclables ? Pourquoi les rues sont elles déneigées et pas les trottoirs ? Pourquoi le feu piéton est-il beaucoup plus longtemps rouge que celui des voitures ? Pourquoi sont-ce toujours les trottoirs ou les pistes cyclables qui servent à stocker les poubelles, les panneaux de pub, les poteaux d'éclairage et de signalisation routière, les encombrants, et trop souvent les véhicules motorisés eux-mêmes ? De fait, 69% des répondants pensent que les piétons n'intéressent pas les communes et 75% considèrent que la situation se dégrade.

Le Baromètre conclut sur le besoin d'avoir des cheminements réservés aux piétons larges et entretenus, de réprimer leur encombrement par les véhicules, de modérer la vitesse motorisée, et de traiter les coupures urbaines. Il montre aussi que la marche est surtout utilisée seule ou en complément des transports collectifs.

Plus les communes sont grandes et plus la sensibilité au respect des piétons est importante. 60 % des répondants considèrent insupportable ou gênante la circulation et le stationnement des véhicules motorisés, de même que la cohabitation avec les autres mobilités actives (vélos, trottinettes, etc) : « 54 % pensent même que les aménagements cyclables constituent un facteur d'insécurité pour les piétons » ce qui se comprend puisque souvent les cyclistes sont rejetés sur les trottoirs, sur des aménagements mal conçus et peu clairs.

Plus grave, 60% des enquêtés pensent que se rendre à pied à l'école est dangereux pour les enfants, ce qui n'augure rien de bon pour leur autonomie ou leur santé futures. Et les Personnes à Mobilité Réduite jugent les trottoirs inadaptés à 77% et encombrés à 83%.

Ces résultats ont servi de base aux premières Assises Nationales de la Marche en Ville, le 17 septembre à Marseille.

En conclusion, les actions prioritaires sont :

- inclure une gouvernance piétons dans les mobilités actives,
- développer une ingénierie territoriale de la marche chez les aménageurs,
- d'insister sur les vertus de la marche en termes de santé,
- faire évoluer la réglementation au profit des piétons (limitation de la vitesse des motorisés, protection des piétons aux traversées, sanctuarisation des trottoirs,...),
- développer la recherche (accidentologie), de sanctionner les stationnements interdits,
- rendre la ville accueillante aux piétons (verdissement, bancs, cadre agréable, continuité des itinéraires, ...) : l'urbanisme provisoire de la période « Covid » a montré qu'on pouvait essayer facilement de nouveaux aménagements...

La bonne couverture médiatique des résultats du baromètre et des « Premières assises nationales de la marche en ville» montre que la marche est devenue un sujet avec lequel il va falloir compter. La crise sanitaire nous a fait prendre conscience que nous aimons marcher et que la marche est un mode de déplacement à part entière. De plus la marche et le vélo ont de nombreux points communs pour la santé, la qualité de vie en ville, la baisse de la pollution. L'aménagement des villes doit veiller à leur développement complémentaire en réduisant les nuisances et l'emprise des véhicules individuels motorisés.

Gilles Laurent
Fnaut Hauts-de-France

Le coin du vélo

- **Vélos taxés**

Avant de prendre le train, quelles règles pour démonter son vélo « avant les portes d'embarquement » ? Ce n'est pas la SNCF et #monvelodansletrain qui vous donneront la réponse. A preuve l'amende infligée à ce voyageur préparant sa bicyclette à l'écart des passants dans la salle des pas perdus de la gare Montparnasse. Le policier qui a dressé le PV a refusé d'en indiquer le motif au «contrevenant», qui l'apprendra donc en recevant l'avis à payer à domicile. Et qui n'a plus eu qu'à parcourir les deux longueurs de TGV avec son matériel sous le bras avant de monter dans le train... La double peine en quelque sorte.

- **La 3e édition du #Barometre Velo2021 est officiellement clôturée,** Sa participation a été exceptionnelle ! + de 270 000 réponses + de 1 500 communes qualifiées + de 8 000 communes avec au moins une réponse.

SNCF : Peut mieux faire !

© Bernard Verdier

Nous publions dans cette page consacrée aux régions deux témoignages très caractéristiques des dysfonctionnements récurrents de la SNCF, l'un portant sur une rénovation de ligne qui, de manière incompréhensible, ne débouchera pas sur une amélioration de la desserte et l'autre portant sur les fermetures de lignes pour travaux, un fléau qui par son ampleur décourage les usagers du train et les renvoie inévitablement vers leur voiture.

© Bernard Verdier

Tours - Loches : les usagers insatisfaits

Depuis le 1er novembre la liaison Tours-Loches (47 km) est fermée pour une durée de huit mois afin de réaliser une régénération complète de certaines sections.

Les travaux d'un coût de 36 millions d'euros sont entièrement financés par la région Centre Val de Loire. Ils permettront certes de pérenniser la ligne pour plusieurs décennies mais ne réduiront pas le temps de parcours de 58 minutes.

« 36 millions d'euros pour aussi peu de trains toujours aussi lents, ce n'est pas satisfaisant »

L'Association pour le Développement des Transports collectifs en Touraine (ADTT) se félicite de ces travaux mais estime que l'amélioration prévue à l'issue de leur réalisation est très insuffisante. Revenir au temps de parcours d'avant 2006, en maintenant une desserte squelettique en semaine (2 allers Loches -Tours le matin avec 2 retours le soir, et un aller retour de mi-journée Tours-Reignac souvent supprimé) n'est pas à la hauteur de l'argent public que la Région va investir pour sauver cette ligne.

L'ADTT demande donc des améliorations plus visibles dès la réouverture de la ligne en juillet 2022.

En matière de temps de trajet : une voie neuve est compatible avec une vitesse supérieure à 75/85 km/h à condition d'automatiser ou supprimer les passages à niveau non équipés de barrières.

En matière de fréquence : l'ADTT demande, en s'appuyant sur l'analyse de la réglementation de sécurité des voies uniques du réseau ferré national, que la fréquence journalière soit portée, en semaine, à 6 AR Tours-Loches avec des services les samedis, dimanches et jours fériés, et cela dès juillet 2022. L'ADTT souligne que cette augmentation de fréquence est possible sans travaux supplémentaires.

En matière de fret : l'ADTT regrette que la courte section Joué – La Douzillère ne soit pas rénovée, ce qui rendra vraisemblablement impossible l'augmentation du tonnage par essieu de 20 à 22,5 tonnes. La charge par wagon pourrait en effet être augmentée de 10 tonnes ce qui améliorerait la compétitivité du fret ferroviaire en faisant passer le tonnage des trains au départ des silos de Reignac de 1750 à 2000 tonnes.

Bernard Verdier
Association ADTT

Plus de 1 400 km de lignes ferroviaires dont le trafic est suspendu pour travaux

A la mi-juillet 2021, pour cause de travaux, 1439 km de lignes ferroviaires ont vu leur trafic suspendu en France pour une longue durée (de un mois à plusieurs années, parfois même sans date de réouverture annoncée). Voir la carte des lignes desservant des régions où on ne peut plus se rendre en train, ou pratiquer le tourisme train + vélo.

Pour la ligne Clermont-Ferrand - Béziers, on ne compte plus les étés pendant lesquels la ligne est fermée. A ce rythme, la ligne devrait être entièrement rénovée !

Lignes sans aucune circulation ferroviaire – mi-juillet 2021

Jusqu'aux années 1980, les travaux étaient réalisés de nuit, aucune fermeture n'était programmée. A titre d'exemple, l'électrification de Grenoble-Lyon n'avait nécessité que quelques rares journées de fermeture, malgré la présence de plusieurs tunnels dans lesquels il avait fallu abaisser la plateforme. Mais l'électrification de la ligne Grenoble-Moirans-Valence, réalisée 30 ans plus tard au début des années 2010, a nécessité une année complète d'interruption du trafic, ceci après 3 étés de fermeture pour doublement de la voie, soit presque 2 ans au total !

https://trains-directs.fr/travaux-plus-de-1400-km-de-lignes-ferroviaires-avec-un-trafic-suspendu/

Renaud Cornu-Emieux Association ADTC Grenoble

Quelle est l'influence réelle d'un aéroport sur l'économie de sa région ?

Nous présentons ci-dessous la deuxième partie de l'expertise de Jacques Pavaux, ancien directeur général de l'Institut du Transport Aérien, consacrée aux petits aéroports de province et à leur influence économique régionale.

La première partie de l'expertise concernait la soixantaine de petits aéroports de province, les conclusions étaient les suivantes :

- un aéroport est inévitablement déficitaire quand son trafic n'atteint pas un million de voyageurs par an ;
- le coût global des aides publiques assurant leur maintien dépasse 120 M€. A ce coût il faut ajouter au moins 25 à 30 M€ couvrant le déficit d'exploitation de la douzaine de petites lignes aériennes exploitées en obligation de service public (FNAUT Infos 282).

La situation est analogue chez nos voisins européens : près de la moitié des aéroports européens, en particulier les plus petits, étaient déficitaires en 2010.

Des études contestées

Les gestionnaires de ces aéroports mettent en avant des études justifiant a posteriori leur exploitation. Mais il n'y a jamais eu de consensus pour en estimer l'« impact économique ».

De nombreux économistes ont cherché à vérifier si cet « impact économique » était réellement positif pour l'économie de la région desservie : ces travaux concluent souvent à l'impossibilité d'identifier l'ampleur, voire la réalité, de l'impact que les petits aéroports régionaux auraient sur la croissance économique locale. Ils en concluent que les résultats de ces « études d'impact » sont souvent contestables.

Mais les critiques n'ont toujours pas dissuadé les petits aéroports de faire valoir le supposé « impact » sur la prospérité de leur région, à travers des effets directs, indirects, induits et même « catalytiques » (effets facilitant l'activité des autres secteurs de l'économie, comme le tourisme) ou « bénéfices économiques élargis ».

La Commission européenne a longtemps toléré des aides d'État à ces petites plateformes.

Un rapport cinglant

La Cour européenne d'auditeurs a publié, dès 2014, un rapport critique sur l'usage des fonds européens :

- la nécessité d'investir n'a été démontrée que dans la moitié des investissements aéroportuaires examinés par la Cour ;
- la moitié seulement des aéroports audités ont réussi à accroître leur trafic après investissement ;
- plus de la moitié des fonds audités ont servi à financer des infrastructures qui se sont révélées surdimensionnées (notamment des allongements de pistes : il est même arrivé que des pistes n'aient encore jamais été utilisées par le type d'avion pour lequel elles avaient précisément été allongées) ;
- trop d'aéroports souvent proches les uns des autres ont été aidés ;
- les aides n'ont pas été économiquement efficaces ; 7 des 20 aéroports examinés, en particulier les petits aéroports régionaux ayant moins de 100 000 passagers par an, sont déficitaires et risquent de le rester, c'est-à-dire de devoir être fermés ou continuellement subventionnés (la Cour a constaté que le déficit moyen d'exploitation atteignait 130 € en moyenne par passager).

Le rapport de la Cour donne l'exemple de l'aéroport grec de Kastoria dont les recettes de la période 2005-2012 ont été de 176 000 € tandis que les subventions ont atteint près de 7,7 M€. L'aéroport de Cordoba (Espagne), qui prévoyait 179 000 passagers en 2013, n'en a accueilli que 6 955 ! À Crotone (Italie), le trafic n'a atteint que 28 892 passagers contre une prévision de 306 000 !

La Cour a été amenée à recommander aux États-membres de n'utiliser les fonds européens que dans le cadre d'un plan national cohérent, pour des aéroports financièrement viables et pour lesquels la nécessité d'investir a été clairement démontrée, afin d'augmenter le rendement manifestement trop faible de l'argent investi.

Les études françaises

Dans un document publié en 2017, puis approfondi par Jacques Pavaux, Michel Carrard a comparé les résultats d'études d'impact économique d'une vingtaine d'aéroports régionaux français. Le dossier pose des questions gênantes :

- pourquoi les collectivités locales recourent-elles à ces études ?
- pourquoi certaines restent-elles confidentielles (certaines collectivités ne publient même pas leurs documents comptables) quand le bilan économique n'apparaît pas suffisamment positif ? Quand elles sont diffusées, elles le sont sous la forme d'une synthèse dans laquelle le détail des calculs n'est pas clair ;
- pourquoi mentionnent-elles toujours les bénéfices tirés de l'activité des aéroports « sans aborder la question des coûts ou celles des externalités (bruit, pollution de l'air, effets sur la santé) ».

Manifestement, les collectivités concernées veulent faire apparaître un bilan socio-économique positif pour répondre à ceux qui s'insurgent contre l'utilisation de fonds publics dont l'utilité leur semble infondée.

L'étude d'« impact » est donc destinée à justifier l'octroi de subventions à l'investissement et à la couverture des déficits ; et à réfuter le point de vue de ceux qui suggèrent la fermeture de l'aéroport dont la faiblesse de l'activité ne justifierait pas le maintien au regard des coûts C'est le cas de l'économiste Yves Crozet, qui estime qu'il est temps de « faire le ménage » parmi les petits aéroports dont la moitié est inutile.

On retrouve ici les arguments des sénateurs à l'origine du récent rapport du Sénat (FNAUT Infos 282) : toute petite ville isolée a droit à sa desserte aérienne sans même s'interroger sur son utilité socio-économique et son impact écologique. La FNAUT conteste évidemment ce point de vue.

Jean Sivardière

Le livre noir de la SNCF

La SNCF et les Chèques-Vacances

Une voyageuse raconte ses expériences vécues :

● **1ère expérience :** j'achète un billet Bordeaux-Caen au guichet de la gare de Langon, la plus proche de chez moi, (impossible de régler avec des Chèques-Vacances via le site internet ou alors je n'ai pas su le faire …).

3 jours avant mon départ, voyage annulé. Je me précipite à la gare pour me faire rembourser. Après plusieurs essais de l'agent, remboursement impossible au guichet dans le cas d'un paiement en chèques vacances, il faut passer par le site internet (cherchez l'erreur !!).

● **2ème expérience :** voyage de dernière minute Bordeaux-Argenton sur Creuse. J'arrive à la gare de Bordeaux St-Jean vers 8h30, mon train part vers 10h00 (j'ai pris une marge de sécurité).

Attente de 10 minutes en file indienne à l'extérieur de l'espace clients (mesures COVID), un agent délivre un numéro d'appel en fonction de la demande. Pour moi, direction vers le guichet qui gère les chèques -vacances.

Attente de 30 minutes. Au moment de payer, impossible de « passer » les chèques-vacances, le lecteur spécifique est en panne. L'agent essaye plusieurs fois sans résultat et finit par me demander si j'ai un autre moyen de paiement. Je réponds que non et je lui précise que mon train part à 10h00. Sur les 5 guichets ouverts à cette heure là, un seul accepte ce moyen de paiement.

L'agent s'agace et moi aussi car le temps passe, il part à la pêche aux renseignements y compris auprès d'un responsable, sans résultat. Enfin, au bout d'un certain temps, une collègue qui prend son poste au guichet à côté connaît la procédure à suivre dans ce genre de situation. Le problème est résolu rapidement (ouf !), il me reste 15 minutes pour prendre mon train, heureusement que j'avais vu large !!!

Puisqu'il est impossible de payer par internet en chèques vacances, il faudrait au minimum ouvrir en priorité les guichets qui acceptent ce moyen de paiement. Quid dans les gares avec deux guichets, voire un seul ? De plus, il serait bien que la SNCF délivre à ses guichetiers un « manuel » recensant les procédures à suivre en cas de difficultés de ce type.

NB : il est tout à fait possible de payer en chèques – vacances un séjour au Puy du Fou via internet, cela fonctionne très bien, j'en ai fait l'expérience. Il n'y a qu'à la SNCF que tout est compliqué.

Françoise Leclerc
Fnaut Nouvelle Aquitaine

Brèves

● **Question**

Pourquoi le coût de stationnement d'un train en gare d'Austerlitz est-il facturé 920 € par Gares & Connexions, alors qu'il n'est que de 50 € à la gare centrale de Berlin ?

● **Bonne nouvelle**

Le premier train de fret de la coopérative RailCoop a circulé le 15/11 : https://youtube.com/watch?zv=WwlVZXFJKoE. Cette nouvelle ligne qui vise à desservir les industriels de l'Aveyron notamment dans le secteur de l'industrie aéronautique, l'agroalimentaire et du zinc, assurera un aller retour quotidien offrant aux clients la possibilité de charger une à plusieurs dizaines de « palettes ». Reprenant le concept de desserte locale, ce premier train Railcoop sera un test avant d'envisager si possible le développement d'offres similaires sur d'autres lignes françaises.

Décès de Jean Macheras

Nous avons appris avec une grande tristesse la disparition de Jean Macheras, ex-Président, fondateur de l'AUT-FNAUT Ile de France.

Jean a piloté pendant des années avec passion et efficacité le réseau « Déplacements urbains » de la FNAUT. Nous perdons un ardent défenseur des transports collectifs et d'une politique des déplacements adaptée à la ville, notamment à Paris mais aussi un ami d'une grande humanité.

« Sans Jean la FNAUT et l'AUT ne seraient pas ce qu'elles sont aujourd'hui »

« Un homme de convictions, chaleureux et en même temps exigeant. Ses interventions étaient toujours bienvenues. Et il savait vivre ... »

« Je me souviens du soutien amical de Jean et de son attitude constructive et décisive au cours des années qui ont précédé la création de la FNAUT : sans lui, je crois que la FNAUT n'existerait pas »

Nous adressons nos sincères condoléances à Simone, sa compagne et à tous ses proches.

Un article sera consacré à son travail au sein de la FNAUT dans un prochain numéro de FNAUT Infos.

FNAUT infos - Bulletin bimestriel d'information
Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat (MD) , Frantz Rein (FR)
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°290 - ISSN : 0983-172 X
Mise en page et Impression : STUDIO TERRITOIRES
Consortium Coopérative - Avenue de la Plage
86240 Ligugé
Abonnement papier 1 an : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 € - *Diffusion numérique libre*
Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : https://www.fnaut.fr