

Élections présidentielles : Une vision à long terme ou des vues de court terme ?

Les quinquennats s'enchaînent, les défis croissent avec le temps qui passe et se rétracte. Un parc automobile qu'il faut décarboner dès 2040 puis 2035 et peut-être 2030, un réchauffement climatique qui laisse 20 ans puis 15 puis 10 pour agir dans un monde de plus en plus digital où sévit une pandémie qui laisse en chemin les plus faibles.

Oui, une vision de long terme est préférable aux mille visées de court terme, autant de billevesées promettant la baisse des taxes, la fin de l'énergie chère, les beaux jours du « demain on rase gratis ».

Que les réflexions s'engagent sur l'aménagement harmonieux du territoire, le maillage des villes moyennes, l'urbanisme du vivre ensemble, plutôt que le mitage des campagnes et les difficultés qu'il entraîne pour la mobilité des populations avec ses coûts élevés pour la collectivité et les familles. Jeunes, anciens, tous les habitants qui dépendent de la voiture, sont en attente d'une offre de transport public robuste, efficace et accessible, pour se former, se soigner ou rejoindre les pôles d'activité et de loisirs.

Oui, cette vision à long terme est la bonne réponse aux besoins de développement des transports publics et ferroviaires, elle satisfait aux exigences d'une mobilité collective douce et durable.

Il est nécessaire et urgent qu'une projection stratégique soit dégagée par l'Etat, étendue aux régions et que les promesses d'investissement maintes fois proclamées voire écrites se concrétisent et s'ancrent dans la durée.

Bruno Gazeau ■



Train léger, ou très léger, la bonne solution ?

"RegioShuttle" de Bombardier sur le Schönbuchbahn en gare de Böblingen (© MQ)

A l'heure où il est urgent de rénover les « lignes de desserte fine » afin d'améliorer la mobilité dans les territoires, mais où l'investissement dans le transport ferroviaire est très inférieur aux besoins, il nous semble nécessaire d'approfondir la réflexion sur une des solutions préconisées, à savoir le train léger. Pierre Zembri, Directeur du Laboratoire Ville Mobilité Transport, UMR ENPC-Université Gustave Eiffel, nous donne un éclairage sur les différentes propositions, les avantages possibles mais aussi les questions qui restent en suspens, questionnement complété par Michel Quidort dans un billet d'humour sur le même thème.

Sommaire

Dossier - Train léger, ou très léger, la bonne solution ?	2-4
Actualité - Questions aux candidats à l'élection présidentielle	5
Actualité - Lettre au Président de l'Union Européenne	6
Chronique du Lyon-Turin	6
Nouvelles d'Europe	7
Dossier - Améliorer le transport de vélos dans les trains	8-9
Actualité - Les automobilistes face à la hausse des prix des carburants	10
Nouvelles des régions - Desservir périphéries et ruralité entre Nantes et Rennes	11
Actualité - Le livre noir de la SNCF	12

Le train léger ou très léger au secours des lignes de dessertes fines du territoire ? Un état des lieux des démarches en cours

Schönbuchbahn en périphérie de Stuttgart (© MD)

Jean-Baptiste Djebbari en a fait l'alpha et l'oméga du réinvestissement de l'Etat dans les « petites lignes » : leur avenir passe par l'exploitation de « trains légers » qui permet des économies à l'acquisition, en cours d'exploitation, de meilleures fréquences et même une voie moins sollicitée, donc pouvant être plus légère elle-même ou moins souvent renouvelée. Industriels et « innovants » rivalisent d'efforts, avec le soutien de certaines régions, pour se faire financer le développement de produits correspondant plus ou moins au cadrage ministériel. Que peut-on réellement en attendre et quels risques peut-on déceler à ce point du processus ?

Depuis l'électrochoc créé par la parution du rapport Spinetta en 2018, le gouvernement n'a cessé de convaincre de son attachement aux lignes de desserte fine du territoire (LDFT), tout en mesurant son soutien au renouvellement des infrastructures majoritairement très dégradées et en l'assortissant d'incitations à opérer une évolution sensible vers la décarbonation du secteur. Le train léger, au même titre que le train à hydrogène, entre dans

cette vision « innovatrice » de renouveau du secteur ferroviaire par le bas. Si les grands constructeurs ont mesuré leur enthousiasme jusqu'à maintenant, le gouvernement n'a pas hésité à lancer des programmes de financement public au titre du PIA (Programme d'investissements d'avenir) pour motiver l'ensemble des acteurs de la filière.

A donc été lancé en 2021 l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) Corifer ⁽¹⁾ visant des innovations « de rup-

ture » avec un libellé plutôt large, et encourageant des PME et ETI, en partenariat avec des acteurs de la recherche publique et des collectivités, à participer. Un certain nombre de groupements se sont manifestés pour développer des trains légers et très légers. Ils ont été redirigés à l'issue de l'appel vers un second AMI « Digitalisation et décarbonation du transport ferroviaire », avec une thématique « train léger pour la desserte fine des territoires » ⁽²⁾. Cet AMI, géré par l'ADEME, devrait déboucher sur une décision de financement de plusieurs projets qui sera annoncée courant mars 2022.

S'il est difficile de donner beaucoup de détails sur les soumissions en cours, au-delà des contenus des sites Internet des postulants, un certain nombre de tendances se dégagent, et elles appellent à une réflexion sur les avantages et les risques des différentes propositions, sachant que le soutien des « territoires » ne constitue pas à lui seul une caution suffisante et que le « passage à l'échelle » d'un marché complet s'avère ardu pour certains concepts.

Train léger ou train très léger ? Une distinction d'importance

Le train léger s'inscrit dans un système ferroviaire conventionnel soumis aux spécifications techniques d'interopérabilité. Il s'agit d'un matériel ferroviaire dont les

Quelques concepts en lice

- **Draisy et Flexy (SNCF Innovation et recherche)** : <https://www.sncf.com/fr/innovation-developpement/innovation-recherche/mobilite-pour-tous-dans-les-territoires>
- **Flexmove (Akka Technologies)** : <https://www.akka-technologies.com/akka-transforme-la-mobilite-avec-flexmove/?lang=fr>
- **Ecotrain (consortium de PME soutenu par la région Occitanie)** : <https://navetteferroviaire.org/2021/03/01/ecotrain-en-2021/>
- **Taxirail (EXID Concept et développement, en partenariat avec des PME industrielles)** : <https://www.taxirail.fr/>
- **Urbanloop (développé par quatre écoles d'ingénieurs lorraines)** : <https://urbanloop.univ-lorraine.fr/>

(1) <https://www.bpifrance.fr/nos-appels-a-projets-concours/apel-a-manifestation-dinteret-corifer-2021>

(2) <https://www.entreprises.gouv.fr/fr/aap/france-relance/ami-digitalisation-et-decarbonation-du-transport-ferroviaire>

caractéristiques fonctionnelles et structurales (résistance aux chocs par exemple) permettent la cohabitation avec des circulations voyageurs ou fret sans aucune restriction. En d'autres termes, il s'agit d'optimisation, ce qui rend la comparaison avec un service TER actuel assez aisée. Pour autant, certains postes peuvent faire l'objet d'innovations majeures conduisant à modifier sensiblement les coûts de production du service : conduite et accompagnement, énergie de traction, espacement et localisation des trains, matériaux utilisés pour la construction, etc.

Le train très léger (TTL) doit évoluer dans un écosystème réglementaire et fonctionnel ad hoc, ce qui le rend plus difficilement comparable terme à terme avec une desserte ferroviaire actuelle. Il est en principe incompatible en circulation avec des matériels conventionnels dans la mesure où le degré d'allègement réduit la capacité de résistance aux chocs ou la capacité d'actionner la signalisation ou les annonces de sécurité (passages à niveau par exemple). Il peut utiliser une infrastructure propre différente du rail traditionnel, avec le risque de constituer un système « propriétaire » réduisant l'univers de choix des AOT, un peu à l'image des systèmes « intermédiaires » de transport urbain de type Translohr ou TVR (transport sur voie réservée). Il nécessite des approches spécifiques en termes de sécurité mais aussi en termes d'usage, les vitesses pratiquées et le confort à bord ne le prédisposant pas à être mis en œuvre sur de longues distances.

La grande majorité des innovants s'inscrit dans la seconde catégorie, sans pour autant s'affranchir totalement de la voie ferrée classique : seul Urbanloop propose sa propre voie qui alimente les véhicules et dont l'écartement est plus étroit. Pour autant, opérer sous réglementation ad hoc (gérée par le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés et non par l'Établissement public de sûreté ferroviaire) interdit l'entrée dans les gares de correspondance, sauf à pouvoir aménager un accès à part, ce qui limite drastiquement le nombre de cas de figure.

Deux propositions (Flexy et Flexmove) mettent en œuvre des véhicules rail-route sur une base automobile (avec un gabarit

de monospace) : la massification des flux sur une épine dorsale se combine avec une finesse de desserte rendue possible par l'emploi du réseau routier capillaire en début ou en fin de course. Combinées avec Urbanloop, elles constituent une catégorie que nous pourrions qualifier de transport public individualisé, fonctionnant sur demande et effectuant un itinéraire sur mesure.

Les deux autres propositions de TTL (Ecotrain et Taxirail) offrent des capacités de 30 places assises et circulent sur le seul réseau ferré. Elles se rapprochent des tentatives antérieures d'allègement des autorails sur le réseau ferré national comme les FNC des années 1950 ou l'A2E Soulé des années 1990.

Quel domaine de pertinence ?

Officiellement, les innovants s'attaquent à un marché défini par les 12000 km de réseau capillaire dont 9000 km encore parcourables par les trains de voyageurs. Des réouvertures ne sont pas exclues, et elles constitueraient des terrains de choix pour des systèmes innovants. D'une façon générale, les voies sont anciennes et dégradées, les ralentissements nombreux, et on n'échappera pas, quelle que soit la solution retenue, à une remise à neuf préalable de l'infrastructure.

Ces lignes sont actuellement parcourues par des autorails de type X 73500 (78 places assises, 48 t, 140 km/h), couplables par trois au maximum. L'alternative en cas de cessation du trafic ferroviaire est l'autocar (65 places, 15 t, 100 km/h). Le coût total en système cadencé peut descendre à 10 €/tr.km pour les premiers, et être inclus entre 2 et 4 €/km pour le second. Une alternative TL ou TTL doit donc s'établir nettement au-dessous des 10 € par train.km, mais on comprend qu'elle ne reposera pas que sur le coût d'acquisition du matériel. Une intensification de l'offre est donc nécessaire pour réduire le coût unitaire de production du service, ce que les innovants ont très bien compris, mais on peut très bien commencer par le faire avec le matériel existant !

Les lignes sont majoritairement à voie unique, avec un nombre limité de

points de croisement. Cette configuration rend difficile un service totalement à la demande, du fait des contraintes de remplacement des modules entre deux services. Elle oblige à maintenir une gestion sécuritaire de haut niveau avec des commandes centralisées performantes et des systèmes de localisation des trains dont on ne pourra pas faire l'économie. À noter que des innovants se positionnent également sur le seul domaine de la signalisation « frugale », avec une autre logique de déploiement que les systèmes actuellement en fonctionnement, partiellement vétustes et globalement coûteux en fonctionnement.

Quelles innovations pour quelles économies ?

La plupart des innovants proposent un matériel à conduite autonome, qui sera donc doté de capteurs, d'équipements de géolocalisation et de télésurveillance. Ce n'est pas de l'ordre de la science-fiction : un TER autonome de type Régio2N est en cours d'expérimentation en région Hauts de France sur des lignes à signalisation automatique conventionnelle, et le passage à la série devrait se faire à partir de 2025. En termes de coûts de production, la masse salariale des conducteurs disparaît, partiellement remplacée par celle d'une équipe de superviseurs opérant à distance et de dépanneurs susceptibles d'intervenir en urgence sur un train immobilisé. Cela se traduit bien par une économie assortie d'une plus grande souplesse pour construire le service et l'adapter en temps réel.

Les autres innovations sont essentiellement liées à la décarbonation, avec des propositions de trains à batteries, avec dans certains cas une pile à combustible consommant de l'hydrogène, ou bien à l'emploi de matériaux composites allégeant les structures des trains.

L'allègement de la voie constitue une piste intéressante, avec éventuellement l'emploi de matériaux composites. Pour autant, la durée de vie de voies légères reste à mesurer et à comparer à celle des voies conventionnelles.

> D'une façon générale, la durée de vie des différentes composantes du système doit être sérieusement interrogée. En effet, les matériels légers connus (FNC, A2E) ont eu une durée de vie commerciale courte (15 à 20 ans, contre 30 à 40 ans voire davantage pour des autorails « lourds »). Le moindre investissement de départ risque de se répéter à des intervalles plus rapprochés. On peut de surcroît identifier des sous-ensembles coûteux susceptibles d'avoir une durée de vie encore plus courte comme les batteries embarquées, qu'il faudra de surcroît recycler. L'expérience des autobus électriques sera très utile pour avoir une idée de la durée d'amortissement la plus réaliste. On peut donc s'acheminer vers une vraie-fausse économie au fil du temps.

Le dimensionnement du parc revêt également une importance cruciale

pour les financeurs : Là où trois rames peuvent assurer une desserte horaire cadencée sur une ligne TER de 40 à 50 km, certains proposent de mettre en ligne plusieurs dizaines de modules couplables pour répondre aux variations de la demande, sortir le cas échéant de la ligne (engins rail-route) ou tout simplement recharger les batteries d'une partie du parc sans affecter le niveau d'offre. Ce chiffrage risque de dépasser de loin le coût d'acquisition d'un parc conventionnel.

Dernier point, qu'il ne faut pas sous-estimer, le rapport vitesse/confort des passagers doit aussi être appréhendé, notamment lorsqu'il est question de faire circuler des capsules très légères à 60 km/h avec des dénivelées et ruptures de pente liées aux passages sous les voiries traversées (cf. projet Urbanloop). Le temps maximum passé à bord compte également dans des véhicules

plutôt spartiates (faibles possibilités de circulation interne des voyageurs, absence de voyageurs debout, absence de toilettes, etc.), ce qui destine les trains très légers à des dessertes courtes, parcourables en 30 à 45 minutes au maximum.

Si l'allègement des véhicules, l'adoption de la conduite autonome ou la décarbonation des motorisations constituent des pistes intéressantes, leur combinaison ne sera pas exempte de contradictions. Le tout avec un « marché » potentiel limité s'il s'avère que des accès spécifiques aux gares d'échanges avec le reste du réseau sont nécessaires.

Pierre Zembri

GETUM (revue Transports Urbains)

Président de l'association Qualité Mobilité ■

Un train... léger

Il y a deux ans, en présentant le « Rapport Philizot », le ministre des Transports annonçait le lancement d'une réflexion sur le « train léger » destiné aux « lignes de desserte fine du territoire ». Encourager les industriels à développer les matériels appropriés, tel était l'objectif du ministre. Alors, première question : où sont donc les constructeurs, les « Airbus du ferroviaire », les champions européens, dont le métier est de développer, en fonction des décisions politiques, de l'évolution du marché et des souhaits des voyageurs, les produits adaptés fabriqués en temps utile ?

Dans les années 1990, les constructeurs d'Outre-Rhin avaient anticipé l'ouverture du marché régional allemand à la concurrence et développé chacun – Siemens, Bombardier, LHB (c'est-à-dire Alstom) – leurs autorails, dont les versions originales et leurs descendants roulent maintenant depuis un quart de siècle dans les Länder. Ces rames, en version thermique ou électrique, modulables ou évolutives, desservent des lignes régionales, « petites » sur une partie de leur trajet, mais importantes ensuite, quand elles n'assurent pas carrément du RER (Düsseldorf)... Et c'est le second point : les lignes dites « petites » aboutissent souvent à de grands axes : la ligne de l'Azergues, qui passe par le Charolais, emprunte aussi la « ligne impériale » avant d'arriver à Lyon-Perrache...

La continuité du service et sans rupture de charge – toujours mal vécue par les voyageurs – impose des matériels qui ne soient pas trop « légers » à tous points de vue. Il faut, quelles que soient leurs caractéristiques techniques, des rames spacieuses, confortables, offrant des services à bord (toilettes, distributeurs de billets, information, vente ambulante...), enfin une qualité propre à attirer de nouveaux utilisateurs.

N'y a-t-il pas quelque commisération, avec le train léger, pour ne pas dire très léger, à offrir aux clients des petites lignes un matériel « au rabais » pour des raisons d'économie ? Mais quelles économies ? Plusieurs projets prévoient un matériel « autonome », c'est-à-dire sans conducteur. En ferroviaire, l'accès à l'infrastructure et l'amortissement du matériel roulant représentent jusqu'à 70% des coûts. Economiser sur le personnel n'est pas la bonne idée, surtout si elle aboutit aussi dans un « train léger » à abandonner le personnel accompagnateur, qui est là, pas seulement pour contrôler, mais pour informer, assurer du service à bord et sur le quai.

Cela ne serait pas un bon signal pour l'avenir des petites lignes. Alors, est-ce sur le « train léger » que l'on attend l'Etat stratège, mais pas plutôt sur le modèle économique des « lignes de desserte fine » ; ou sur le financement des infrastructures, en particulier sur le contrat de performance avec SNCF-Réseau, qui a douché les espoirs dans une remise à niveau de fond du système ferroviaire et de ses lignes secondaires ?

Michel Quidort ■

Questions aux candidats à l'élection présidentielle

Gare de Nice © Pixabay

Nous publions ici le courrier envoyé par la FNAUT aux candidats à l'élection présidentielle afin que la mobilité soit traitée avec précision dans les programmes et que des réponses claires soient formulées.

En dépit de la crise sanitaire qui affecte considérablement le droit à la mobilité pour tous, en dépit de l'urgence à développer les transports publics comme alternative partielle à la voiture en réponse aux exigences du changement climatique, la mobilité est un thème peu présent dans le discours des candidats.

1^{er} constat : La crise sanitaire a profondément affecté le fonctionnement des transports publics et ferroviaires et continue de les affecter. Si l'État a apporté aux transports urbains une aide sous forme de subventions et de prêt, s'il a fait bénéficier les autocars des aides du Ministère de l'Économie, il a peu soutenu le secteur ferroviaire ; les apports de 4,7 milliards ont permis le maintien sur 2 ans des investissements de régénération du réseau, mais il n'a pas recapitalisé la SNCF comme il l'a fait pour le secteur aérien et automobile. Le ferroviaire a également été ignoré par le plan d'investissement d'avenir.

Position de la FNAUT : Au-delà de la crise sanitaire, se profile la crise climatique. La FNAUT considère que le développement du mode ferroviaire est une réponse à ces défis. Il faut donc lui donner une place prioritaire et inverser les sommes allouées aux secteurs aériens et automobile.

Question : L'État s'est engagé sur 2,8 milliards par an pour moderniser le réseau. Vous engagez-vous à porter cet effort d'environ 6 milliards par an soit 80 euros par habitant (400 euros par an en Suisse) ?

2^{ème} constat : L'équité entre les modes de transport par air, par fer, par route n'existe pas. Les transports publics sont subventionnés ; d'autres modes bénéficient de défiscalisation (kérosène par exemple), les infrastructures ferroviaires sont facturées aux usagers (le sillon représente 40% du prix du billet), alors qu'en dehors des autoroutes, la route est accessible gratuitement.

Position de la FNAUT : La FNAUT considère que faute d'une meilleure équi-

té entre les modes qui prenne en compte le coût des externalités, il est illusoire de modifier profondément le modèle économique du ferroviaire qu'il s'agisse du fret, des trains de nuit, des intercités.

Question : Vous engagez-vous à rétablir l'équité entre les modes, à transposer la directive Eurovignette adoptée par le Parlement européen et les États membres ? Endossez-vous les propositions du « Green Deal » européen relatives à l'internalisation des coûts externes et au report modal ?

3^{ème} constat : La dépendance automobile est un facteur d'inégalité, en particulier en période de hausse du coût de l'énergie. Or baisser les taxes encourage l'usage de l'automobile, décourage le report modal et va à l'encontre de la lutte contre le changement climatique.

Position de la FNAUT : Réduire la dépendance à l'automobile est indispensable et cela suppose d'offrir une alternative en transports publics plus efficaces et de prendre des mesures d'accompagnement.

Question : Prenez-vous l'engagement d'investir 500 millions par an pour les transports publics afin de mieux desservir les banlieues et le milieu rural, sous forme d'appels à projets financés par les recettes nouvelles de la route ? Acceptez-vous le retour des taux de TVA à 5,5% sur les transports publics ?

4^{ème} constat : Répondre au défi du changement climatique ne peut reposer exclusivement sur des évolutions techniques, il faut aussi s'appuyer sur des évolutions dans les habitudes de déplacement et de consommation. Pour accompagner ces changements, les pouvoirs publics doivent s'appuyer sur les mouvements citoyens et les fédérations et associations d'usagers des transports et de la mobilité.

Position de la FNAUT : La FNAUT, comme l'ensemble des associations ayant reçu « l'agrément consommation »,

ne peut recevoir d'aides des entreprises dont elle représente les usagers. Lui permettre d'exister dans la durée suppose qu'elle dispose d'une ressource pérenne, au-delà d'une subvention ministérielle fragile, car annuelle, en baisse régulière et versée souvent en fin d'année. Toutes les dispositions proposées pour assurer un tel financement dans le cadre du vote du budget et des débats législatifs (LOM) se sont heurtées au veto de Bercy malgré les soutiens parlementaires.

Question : Vous engagez-vous à doter les fédérations d'usagers d'une ressource pérenne, par exemple le prélèvement d'une part de centime sur les billets, et d'un prélèvement minime sur les contrats de service public quel que soit leur mode de gestion ?

5^{ème} constat : Le droit de grève pour les salariés est inscrit dans la Constitution et ne saurait être remis en cause, le droit à la mobilité pour les usagers est tout aussi important et inscrit au code des transports. Il faut donc concilier ces deux droits. Si la loi sur « le service garanti » a amélioré la situation par l'élaboration de plans de transport adaptés énoncés 48 heures à l'avance, ce dispositif mérite d'être amélioré pour permettre le respect des 48 heures pré-alables, pour réduire le stress de risque de blocage des grands départs.

Position de la FNAUT : La FNAUT a proposé aux organisations syndicales un « service public minimum librement consenti » définissant quelques principes d'un cadencement minimum selon les lignes, les jours et les périodes, mais sans résultat à ce stade.

Question : Sur le modèle des retours d'expériences de nos voisins européens, êtes-vous prêts à compléter la législation actuelle afin que le droit de grève et le droit à la mobilité coexistent par un accord sur un service minimum adapté aux différents types de lignes et services ?



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Paris, le 15 novembre 2021

Monsieur Emmanuel Macron
Président de la République
Palais de l'Élysée
55 rue du Faubourg-Saint-Honoré
75008 Paris

Monsieur le Président,

Alors que se prépare l'agenda de votre présidence de l'Union européenne, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports a souhaité vous demander de faire progresser les dossiers « mobilité » auxquels elle est très attachée. Ces derniers sont nombreux, tant la mobilité est un sujet essentiel pour nos concitoyens au quotidien, et pour notre économie. Nous savons depuis de nombreuses années que ces questions ont progressé grâce à l'Europe, son dynamisme et ses nombreuses directives et règlements. C'est dire l'importance de votre présidence pour ce secteur. Parmi tous les dossiers et chantiers législatifs en cours sur la mobilité, trois retiennent particulièrement et prioritairement notre attention :

L'internalisation des coûts externes

Les négociations sur la directive Eurovignette pour moduler les péages en fonction des émissions de gaz à effet de serre doivent se conclure pour permettre une meilleure équité des modèles économiques de la route et du ferroviaire. L'affectation des recettes au financement des infrastructures des modes alternatifs à la route est attendue pour garantir enfin la remise à niveau des infrastructures ferroviaires.

Le transfert modal

La Commission souhaite progresser sur les subventions des externalités positives en faveur des lignes ferroviaires courtes et de rabattement sur les grands axes, pour le fret comme pour les voyageurs. C'est un signal fort en réponse au défi du changement climatique et pour réduire la dépendance automobile. La FNAUT y attache une attention très forte.

La mobilité urbaine

La Commission présentera le 15 décembre le projet « une mobilité verte efficace », qui comporte un chapitre sur les mobilités urbaines et un plan d'action sur le rail : il s'agit de choisir des villes moyennes classées « nœuds européens », invitées à adopter des plans de mobilité urbaine soutenable et à les connecter entre elles par des liaisons ferroviaires renforcées. Ce maillage des métropoles de taille moyenne par des transports publics dans leurs couronnes périphériques et ce maillage du territoire entre villes moyennes, répondent aux préoccupations citoyennes et aux exigences de développement économique équilibré et durable des territoires.

Ces trois dossiers, s'ils sont menés avec vigueur, constitueront des progrès importants vers des mobilités durables dans un contexte apaisé de complémentarité des modes de transport. Ils répondent à nos attentes et nous espérons les voir pris en compte.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à notre très haute considération.

Bruno Gazeau
Président de la FNAUT

www.fnaut.fr

FNAUT - association de consommateurs agréée - 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris - 01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Chronique du Lyon-Turin

Selon un état des lieux de l'Observatoire transalpin des transports, le volume de marchandises échangées entre la France et l'Italie en 2019 a atteint un record historique avec 43 millions de tonnes. Moins de 8% de ces marchandises sont transportées par le rail et plus de 92% par la route : **trois millions de poids lourds ont franchi la frontière franco-italienne en 2019** (+ 15% depuis 2014, +26% par rapport à 2020), la moitié par les Alpes du nord et l'autre moitié par la côte méditerranéenne. L'impact conjoncturel de la crise sanitaire de 2020 a été limité dans le temps et le trafic est vite reparti à la hausse. La situation est très contrastée entre le tunnel du Mont Blanc (- 4%) et le tunnel du Fréjus (+ 7%).

Réalisé par l'institut BVA pour le maître d'ouvrage TELT dirigé par Mario Virano, le baromètre d'opinion binational sur le Lyon-Turin confirme le fort soutien des populations françaises et italiennes à la liaison Lyon-Turin. Les Français considèrent ainsi que le Lyon-Turin est une infrastructure utile pour « réduire le trafic de camions dans les vallées alpines » (95%), « lutter contre le réchauffement climatique » (85%), « améliorer la mobilité des citoyens et les échanges franco-italiens et en Europe » (88%), « permettre le développement économique et touristique (88%) et favoriser l'emploi (85%) dans les territoires concernés ». 89% des personnes interrogées estiment par ailleurs que le Lyon-Turin « est un projet important pour l'unité et le développement de l'Europe. »

Face à la forte mobilisation des acteurs politiques et économiques du territoire, l'Etat a engagé en 2019 un processus de phasage des voies d'accès françaises au tunnel transalpin. Dans le respect du périmètre de la DUP de 2013, l'objectif est de définir une phase prioritaire de travaux permettant de garantir une bonne exploitation du tunnel. SNCF Réseau a dévoilé les résultats des études techniques et présenté les analyses comparatives de trois scénarii : « Mixte » (5 Mds€), « Dominante fret » (4,8 Mds€) et « Grand gabarit » (6,7 Mds€). De son côté, l'Italie a confirmé fin 2021 qu'elle livrera ses voies d'accès, actées en 2017, en même temps que le tunnel en 2030.

Jean Sivardière ■

L'Année du Rail est terminée... et après ?

Si l'ambition de l'Année du Rail était de sensibiliser les 450 millions d'Européens aux bénéfices du train, c'est peu de dire que l'objectif n'a pas été atteint, tant cette opération s'est résumée au tour d'Europe d'un train dont le calendrier, resté confidentiel, n'a touché qu'un petit nombre de happy fews triés sur le volet. La manifestation, qui s'est achevée en février, a toutefois fait progresser l'image du rail chez les décideurs politiques et a accéléré certaines initiatives chez les gestionnaires d'infrastructures. Elle a attiré l'attention sur la grande diversité du montant des redevances d'accès facturé aux entreprises, qui varie d'un Etat à l'autre : en moyenne de 0,4 à 8,8 €/train-km pour les voyageurs et 0,1 à 9,8 €/train-km pour le fret ; ou de 36 à 39 €/train-km sur la LGV Paris-Lyon contre 6 à 8 € sur la LGV Rome-Milan.

L'idée de développer et simplifier la tarification des billets internationaux a progressé, ainsi que la nécessité de renforcer les correspondances air-rail. Sur cet aspect, 2021 a vu apparaître en France et en Autriche une législation prosolvant l'avion pour les trajets effectués par le rail en deçà d'une certaine durée, dispositif étudié en Allemagne et en Espagne. Enfin, il est apparu que ce ne sont pas tant les frontières entre Etats qui freinent le train, que la culture des compagnies historiques et leur volonté de se protéger en développant leur système tarifaire national. N'aurait-il pas mieux valu instituer une « Décennie du Rail » pour obtenir des résultats tangibles et une approche partagée par l'ensemble du secteur ferroviaire ? **MQ ■**

Nouvelles d'Europe

© Pixabay

La FNAUT est consultée par la Commission Européenne

La FNAUT a répondu à trois consultations lancées par la DG Move, l'une sur **le renforcement des droits des voyageurs** routiers, maritimes et aériens, la seconde sur l'interprétation extensive du règlement 1370/2007 sur **les services publics contractualisés**. Sur ce dernier texte, la Commission précise que l'application des contrats de délégation de service public est possible, non seulement aux transports locaux et régionaux, mais aussi aux lignes ferroviaires internationales (grandes lignes), transfrontalières (régionales) et aux trains de nuit. Elle encourage les autorités compétentes, nationales ou régionales, à coopérer pour mettre en place des services contractualisés, avec lesquels pourraient le cas échéant coexister des services librement organisés, le critère principal pour les justifier étant l'intérêt des voyageurs. La FNAUT, et de son côté la FEV, ont souhaité à cette occasion que les associations d'usagers soient consultées lors des principales étapes d'élaboration des contrats de service public ferroviaire.

La troisième consultation porte sur la **digitalisation des services multimodaux**. En d'autres termes, comment, en un seul clic, s'informer et acheter des billets impliquant plus d'une compagnie. La complexité actuelle des systèmes de réservation constitue en effet une barrière dissuasive pour le voyageur, qui se tourne alors vers d'autres moyens de transport. La coopération entre opérateurs n'est pas satisfaisante et la Commission désire forcer les résistances et ainsi faciliter l'accès des Européens au chemin de fer.

L'Autriche investit dans le rail

Les ÖBB investiront cette année 870 millions d'€ dans les **infrastructures ferroviaires** : amélioration des connections et des correspondances,

modernisation des gares, mises en double voie et électrification. Principales régions visées : le Burgenland, la Basse Autriche et les relations entre Vienne, l'est du pays et la Slovaquie. Des investissements de l'ordre de 350 millions d'€ bénéficieront par ailleurs aux Länder de Carinthie (au Sud) et de Styrie (centre).

Quant au « **Klimaticket** » (FNAUT Infos 293), qui donne accès à l'ensemble des transports publics autrichiens routiers et ferroviaires pour 3 € par jour, le succès commercial est au rendez-vous avec 128 000 titres vendus au 31 décembre 2021, essentiellement dans les agglomérations et les régions peuplées. 54 % des ventes correspondent à l'abonnement standard, 29 % à la formule « jeunes » et 16 % pour la version « seniors ».

6,9 milliards de £ pour les transports urbains britanniques

Le gouvernement britannique a débloqué un budget de 6,9 milliards de £ (8,2 M€) au bénéfice des transports publics urbains **en dehors de Londres**. 5,9 milliards iront au développement des réseaux ferroviaires suburbains, à la modernisation des gares et à la construction de nouveaux réseaux de tramways ; 1,2 milliard sera consacré à l'amélioration de services d'autobus : accélération de la vitesse commerciale, simplification de la tarification et développement de nouveaux services urbains. Principales régions urbaines bénéficiaires : le Grand Manchester, l'Ouest et le Sud du Yorkshire, l'Ouest des Midlands et l'agglomération de Liverpool.

13,6 milliards d'€ pour le rail en Allemagne en 2022

La DB prévoit d'investir cette année 13,6 milliards dans **le réseau et les gares** (quatre fois plus que SNCF-Réseau), un budget supérieur de 900 millions à celui de 2021. Au programme :

renouvellement de 1 800 km de voies, 2 000 aiguilles, 140 ponts et 800 gares, et le recrutement de 4 800 ingénieurs, techniciens et agents. La digitalisation va se poursuivre avec l'installation du système de signalisation ETCS (European Train Control System), en particulier sur le tronçon allemand du corridor Scandinavie-Méditerranée pour en augmenter le débit. Dresde, Francfort-sur-le-Main, Hanovre et Dortmund figurent au nombre des gares modernisées.

L'objectif de la DB est de multiplier par deux le trafic voyageur et de porter la part de marché du fret ferroviaire à 25 % d'ici 2030. Revers de la médaille : ce programme va signifier pour les voyageurs chantiers et retards. Un gros souci depuis quelques années : en 2020 déjà, un train grandes lignes sur quatre n'était pas à l'heure en Allemagne.

Espagne : le retour des trains de nuit

Au cours des 20 dernières années, les émissions de CO₂ rejetées par le transport aérien en Espagne ont augmenté de 129 %. Le gouvernement souhaite remédier à cette dérive préoccupante pour l'environnement et a décidé de réactiver 5 lignes de train de nuit : Madrid-Galice, Barcelone-Galice, Madrid-Barcelone-Paris, Madrid-Lisbonne et Algesiras-Cerbère. Un premier budget de 270 millions d'€ est prévu pour soutenir cette relance.

Michel Quidort ■



Matrei am Brenner (Autriche) © MD

Améliorer le transport de vélos dans les trains : analyse et propositions de la FNAUT

Fin novembre 2021 la FNAUT entourée de plusieurs associations cyclistes a listé les points - nombreux - à améliorer pour atteindre pleinement la complémentarité du train et du vélo, dans une étude réalisée à la demande du Ministère des Transports (DGITM). Cette multimodalité est en effet une alternative au tout-voiture pour de nombreux trajets.

Comme l'indique le schéma ci-dessous réalisé par l'association Vélo & Territoire dans une étude du 2 septembre 2021, l'usage du vélo en complément du train est voué à croître pour permettre une mobilité douce et durable.

Comment voyage-t-on en train avec son vélo ?

Si en général un vélo démonté dans une housse, ou plié, est accepté gratuitement comme un bagage dans tous les trains, mais avec de nombreuses complications pour accéder au quai, la

possibilité d'emmener un vélo entier est bien plus aléatoire : nulle sur Eurostar, Thalys, Lyria ou OUIGO et certains TGV, ou payante mais peu accessible sur les autres TGV, nulle ou payante selon les trains Intercités... Les conditions d'accès sont tellement hasardeuses que les associations éditent souvent... un mode d'emploi ! (<https://eurovelo3.fr/int1/assets/pdf/guide-train-velo-juillet-2021-8.pdf>)

Même la règle d'un accès facile et gratuit dans tous les TER souffre depuis l'été 2021 de nombreuses exceptions

(réservations payantes ou limitées,...) qui font bien trop souvent fuir les clients. En outre, la prise en compte des vélos dans les logiciels de recherche de billets est souvent erronée ou incommode (Oui.sncf ignore que les TER prennent les vélos, rend impossibles les trajets mixtes TER-TGV,...).

Le service juridique de la FNAUT a également traité de nombreuses plaintes de cyclistes concernant notamment :

- la lisibilité et la disponibilité des tarifs pour emporter son vélo dans le train ;
- la disponibilité de l'information des itinéraires permettant d'emporter son vélo (le site ouisncf.com n'indiquait aucun itinéraire existant pour un trajet lorsque le voyageur voulait voyager avec son vélo, alors que ce trajet existe bien) ;
- les difficultés posées par la nécessité de disposer d'une housse adéquate pour les vélos démontés et comptés comme bagage. (c'est l'agent de contrôle qui va apprécier si la housse correspond à l'exigence de la SNCF !) ;
- les contraintes imposées aux cyclistes, par exemple le fait de devoir démonter son vélo avant d'accéder au quai et le porter dans sa housse (ce qui est lourd) au lieu de pouvoir le démonter ou le plier devant la voiture correspondante du train.

L'intermodalité vélo-transports (train et car) en France



27,4 %

des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports pourraient être évitées à travers une approche multimodale

7 Français sur 10 habitent à moins de 6 km d'une gare



En France

Aux Pays-Bas



6 %

des clients TER arrivent à vélo à la gare, selon la SNCF



45 %

des passagers de la principale société ferroviaire se rendent à la gare à vélo

Le rayon moyen d'usage du vélo



3 à 5 km
Vélo classique



10 km
Vélo à assistance électrique

9 %

L'objectif 2024, de la part modale du vélo dans les déplacements, en France (12 % en 2030)

- une tarification unifiée,
- une réservation globale par trajet (avec correspondances entre TER ou TGV),
- un accès possible en dehors du « tout numérique »,
- un élargissement de l'offre (plus de places, accès aux autocars, accès des vélos spéciaux et remorques,...),
- des cheminots informés et à l'écoute des cyclistes,
- un rangement des vélos plus facile (horizontalement, ou avec une assistance s'il faut l'accrocher en hauteur),
- des stationnements sécurisés en gare, un système national de vélo libre service en gares,
- une accessibilité aux quais améliorée (rampes d'accès, ascenseurs,...),
- et un dialogue régulier entre les opérateurs et les associations.

A ces conditions le système train + vélo pourra se développer et remplacer avantageusement la voiture.

Gilles Laurent ■

En bref...

• Echanger le permis de conduire contre un an de transports publics gratuits

Dans le Land du Bade-Wurtemberg (Allemagne), les personnes âgées devraient de plus en plus utiliser les bus et les trains. Une offre spéciale devrait faciliter ce changement : dans de nombreux territoires de ce Land, les conducteurs âgés de 65 ans et plus pourront bientôt échanger leur permis de conduire contre un titre de transport en commun annuel gratuit pendant un an.

Cette initiative est destinée à inciter les personnes âgées à prendre les transports publics. L'offre s'applique à partir de décembre 2021 et concerne 14 opérateurs de transports.

L'état du Bade-Wurtemberg a contribué jusqu'à trois millions d'euros aux coûts découlant de cette offre, les coûts restants, soit environ 50%, étant pris en charge par les entreprises de transport elles-mêmes.

(Source : Der Spiegel - 16/11/2021)

Témoignages

• « La région Bretagne oblige depuis le 7 juin 2021 [et jusque fin septembre] les usagers des trains TER à une réservation payante obligatoirement par internet pour mettre son vélo dans le train. Cette mesure discriminatoire pour les gens sans internet est aussi une entrave à l'association train-vélo »

• « Nous avons finalement trouvé un TGV avec deux emplacements vélo (payants), mais une fois arrivés à bord du train, l'emplacement était totalement envahi par les bagages (gratuits) des voyageurs. Il a donc fallu qu'un contrôleur vienne et demande aux voyageurs de déplacer leurs bagages. Cela a été chronophage et gênant pour commencer notre voyage ».

• « L'emplacement vélo était payant et sur réservation, par un autre canal de réservation que les billets passagers (2 applications différentes dans le smartphone : très peu pratique) »

• « Il n'y a aucune surveillance des vélos dans le train [Intercités] mais pas de possibilité de mise en sécurité non plus : aucun moyen de mettre un antivol »

• « En gare, nous avons été confrontés à un ascenseur « interdit aux vélos », nous avons donc dû les porter dans les escaliers (avec les sacoches qui constituent leurs valises). »

• « Ce n'est pas aux cyclistes de payer le manque de clairvoyance des élus et de la SNCF sur les trains pas assez capacitaires ! »

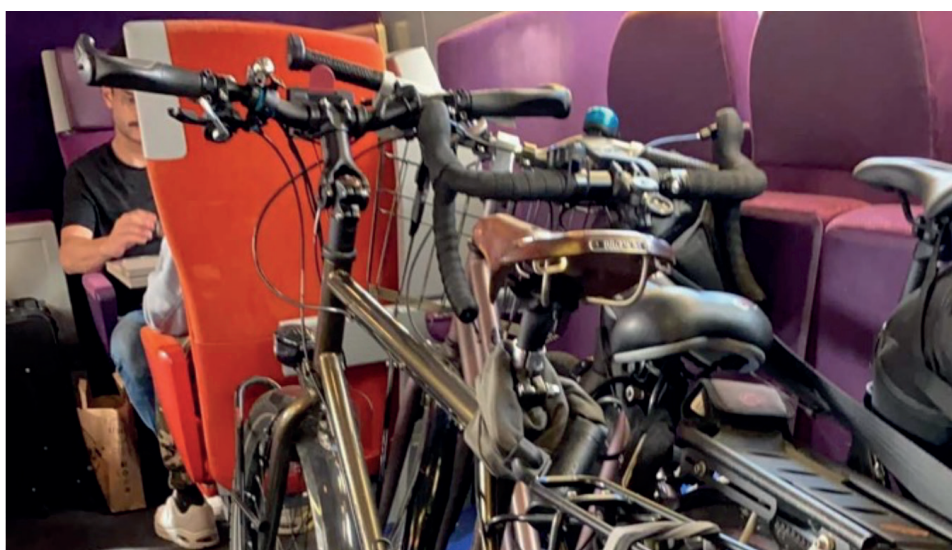
• « Réserver une place vélo : Un cauchemar informatique pour lequel il faut avoir beaucoup de patience et de temps à perdre »

• « J'habite à 2 km d'une gare peu desservie et à 4,5 km d'une autre qui, elle, est bien desservie, mais, depuis qu'il faut réserver 48 h à l'avance pour son vélo je ne prends plus le train »

• « la SNCF m'a de nouveau obligé à plier mon vélo avant d'accéder au quai. Porter ce poids (vélo+sacoches) ne serait pas possible pour tout le monde. Pourquoi compliquer tellement la vie des voyageurs cyclistes ? »

• « Les cyclistes ne doivent pas à être à la merci d'agents qui inventent des règles inutiles à leur détriment. »

• « Quand tu te prends un PV par la police car tu démontes ton vélo à la gare Montparnasse à l'écart des passants... Les policiers nous ont expliqué qu'il fallait démonter les vélos en amont, chez nous... Mais comment dire... l'intérêt du vélo dans le train est bien de faire le trajet domicile-gare à vélo, non ? Ça devient de plus en plus compliqué de mettre son vélo dans le train (même démonté!). »



Les automobilistes face à la hausse du prix des carburants

© FR

Nous avons recensé divers outils à la disposition des pouvoirs publics qui permettraient de réduire la consommation par kilomètre parcouru ou la longueur des trajets parcourus.

● **1 Une campagne nationale de promotion de l'écoconduite** pourrait être lancée par l'Etat sur le modèle des campagnes de sécurité routière. L'écoconduite est une technique de conduite d'apprentissage facile : elle permet aux automobilistes d'économiser du carburant (de 15 % en moyenne selon l'ADEME) et des coûts d'entretien du véhicule, et de réduire les coûts externes du trafic (FNAUT Infos 292). On se demande bien pourquoi cette suggestion de bon sens de la FNAUT n'a pas été retenue par le gouvernement.

● **2 Le potentiel des modes actifs** est encore sous-estimé pour les déplacements de proximité, y compris en zone rurale (le vélo est le mode le plus rapide, sur moins de 5 km, c'est aussi le moins coûteux et le meilleur pour la santé. Gand est un exemple à suivre. **Un fort développement des modes actifs, marche et vélo** est possible : les aménagements nécessaires sont, en général, d'un coût modeste et peuvent être mis en place rapidement (35 % des déplacements effectués en voiture le sont sur moins d'un km).

● **3 Un report sur les transports publics est possible** dans les nombreuses villes où ils sont bien développés. Bruno Cordier, dans une expertise réalisée pour la FNAUT en 2021 (FNAUT Infos 293) a montré que dans 47 villes-centres françaises, la part modale de la voiture ne dépasse pas 49 % : les aménagements cyclables, les bus, BHNS,

tramways et métros sont devenus crédibles, même si beaucoup peut encore être fait pour les améliorer. Un écrépage des heures de pointe des transports publics peut augmenter leur capacité : une démarche déjà mise en œuvre avec succès à Rennes et, dans les années 1980, sur le campus de Grenoble.

● **4 L'adoption de la limitation de la vitesse en ville à 30 km/h**, appliquée avec discernement, est souhaitable car très favorable aux piétons, aux cyclistes et, pour les automobilistes, aux économies de carburant (FNAUT Infos 293).

● **5 Des « rues scolaires »** peuvent être interdites aux voitures, comme le propose l'association Rue de l'Avenir ; les formules pédibus-vélobus peuvent être généralisées pour l'accompagnement à l'école à pied ou à vélo : des parents ou des bénévoles, à tour de rôle, accompagnent les élèves à l'école à pied ou à vélo, des allées et venues inutiles en voiture sont ainsi évitées.

● **6 Des rabattements plus faciles sur les gares ferroviaires** et routières ou les centres de télétravail permettraient de réduire la longueur des trajets effectués en voiture (FNAUT Infos 254).

● **7 Le développement de l'autopartage en boucle** peut inciter les citoyens à se démotoriser massivement et faciliter la récupération d'une partie de l'espace public aujourd'hui monopolisé par la voiture, donc un nouveau partage de la voirie. L'autopartage est très développé en Suisse (FNAUT Infos 219) : en 2006, 40 % des ménages étaient motorisés, 24 % seulement après avoir expérimenté l'autopartage, « déclencheur de mobilité alternative ». Selon le Financial Times : « les automobilistes

n'ont pas un droit inaliénable à occuper l'espace public ».

● **8 Le covoiturage de proximité** est très à la mode chez les politiques (FNAUT Infos 261), mais son impact potentiel est sans doute plus faible que celui de l'autopartage (au mieux 5 à 8 % des déplacements domicile-travail : si la densité démographique est faible, trouver un covoitureur ne va pas de soi).

● **9 Ralentir de 10 km/h sur route** : cette méthode bien connue mais insuffisamment utilisée permet d'économiser au moins 1 litre de carburant sur 100 km ; les pertes de temps sont marginales (FNAUT Infos 289) et on améliore sa sécurité (et celle des autres).

Rappelons enfin les conclusions d'une expertise de Jean-Marie Beauvais réalisée en 2007 pour la FNAUT : le prix du carburant n'a pas cessé de baisser depuis 1970 si on le rapporte au salaire moyen. Parcourir un km en voiture était 2 fois plus coûteux en 1970 pour un smicard qu'aujourd'hui (1,5 fois pour un salarié moyen). La distance moyenne domicile-travail s'est allongée (elle est passée de 12,0 km en 1994 à 14,7 km en 2008). Cependant le coût réel du déplacement automobile domicile-travail reste nettement moins élevé qu'en 1970.

La priorité consiste évidemment à réduire la dépendance automobile donc à investir dans le transport collectif urbain, à rénover les petites lignes en proposant des fréquences élevées, en commençant par celles qui desservent les zones périurbaines ou rurales, à desservir le territoire par autocar quand le rail est absent et à faciliter l'usage du vélo.

Jean Sivardière ■

Desservir périphéries et ruralité entre Nantes et Rennes

Gare de Châteaubriant © FNAUT Pays de Loire

La liaison Nantes Rennes passant à proximité de Redon, emprunte des tronçons chargés avec peu de possibilité d'arrêts intermédiaires. Du fait de sa desserte limitée aux centres des métropoles et du kilométrage plus important que par la route, cette liaison de centre à centre n'assure que 5 % des déplacements entre agglomérations. Le temps de trajet (1h15) diminuerait d'un quart d'heure après la réalisation envisagée d'une ligne nouvelle Rennes Redon dans le cadre du projet LNOBPL (liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire), mais ce ne serait pas avant 2035.

L'autre itinéraire, plus court via Châteaubriant, est aussi à cheval sur les deux Régions, Bretagne au Nord et Pays de la Loire au Sud, mais ne bénéficie d'aucun projet commun. Ceci aboutit au cas unique (?) d'un butoir à Châteaubriant, séparant les deux tronçons, et à la distinction de deux gares, pourtant dans un seul bâtiment.

Les équipements sont adaptés à de faibles vitesses, au mieux 90 km/h, peut-être 110 à terme au Nord, 100 au Sud, alors que le tracé permettrait fréquemment le 140 km/h. Chaque Région s'est préoccupée des dessertes périphériques à chaque métropole, mais pas des déplacements plus longs, entre la périphérie nantaise et Rennes, par exemple, et réciproquement.

A la suite de mobilisations et demandes locales, quelques correspondances à Châteaubriant permettent maintenant de passer « la frontière » entre Régions ; SNCF-voyageurs a modifié son logiciel de réservation, qui privilégiait pour les déplacements inter-régionaux le long de la ligne les passages par Nantes et Rennes, au prix de temps de trajet et de coûts élevés. Il se dit même que à la SNCF le potentiel de la ligne serait maintenant jugé intéressant.

Côté Pays de la Loire, la desserte est assurée par 8 allers et retours en tram-train entre Châteaubriant et Nantes.

Côté Bretagne la voie vient d'être totalement rouverte fin août 2021 après travaux, avec une desserte réduite à 5 AR par jour en semaine. Les retours de Châteaubriant vers Rennes doivent se faire tôt : 14h13 dernier train, puis 17h45 en car. Qui peut prendre le train avec une desserte aussi misérable, qui ne permet même pas de travailler ou d'étudier à Châteaubriant ?

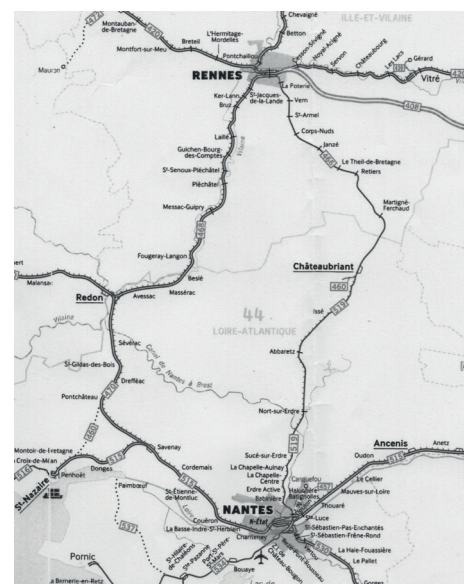
Cette liaison en voie unique ne peut concurrencer la ligne de Redon pour les déplacements entre centres d'agglomération, mais serait utile à ceux qui habitent ou travaillent au Nord Est de Nantes et au Sud Est de Rennes, ainsi que dans les territoires ruraux intermédiaires.

La priorité actuellement est d'améliorer la desserte de Châteaubriant vers la Bretagne, et les correspondances matin, midi et soir entre les TER et les tram-train.

Mais il est aussi demandé que les Régions et l'opérateur élaborent un pro-

jet commun pour rendre plus rapides les déplacements le long de la ligne, rentabiliser les investissements faits et désenclaver des périphéries urbaines en grand développement.

D. Romann - FNAUT Pays de la Loire



Fermeture de la section de ligne du réseau ferré Montluçon-Eygurande-Evaux-les-Bains



Gare de Montluçon

La décision de fermeture a été prise en novembre dernier pour permettre la réalisation d'une voie verte reliant Montluçon à la cité thermale d'Evaux-les-Bains. Ce projet de reconversion porté par le Pays de la vallée de Montluçon, Montluçon Communauté et la Communauté de Communes Creuse Confluence qui y voient un intérêt touristique, entraînera le déclassement d'une ligne ferroviaire.

Cette section fait partie de la ligne reliant Montluçon à Ussel via Eygurande-Merlines dont les derniers trains de voyageurs entre les deux villes ont circulé le 29 février 2008. La décision de fermeture entrave la possibilité de rétablir un trafic de fret pourtant demandé pour le transport d'eaux minérales et de matériaux de carrière, sans parler du transport de voyageurs puisque 3 stations thermales et deux stations de montagne pourraient être desservies en rétablissant une liaison Paris-Le Mont-Dore.

On pourra certes circuler le week-end à vélo ou à pied sur cette voie verte mais pendant ce temps là le trafic routier va continuer d'augmenter au quotidien...

À l'heure où l'on défend les lignes de desserte fine qui innervent les territoires ruraux, on peut s'interroger sur la pertinence de cette décision.



Le livre noir de la SNCF

© Macayran - Pixabay

9,20 € de différence pour un Paris-Caen

Site internet ou borne en gare, le tarif n'est pas le même pour un trajet Paris-Caen sur les billets dits flexibles (billets permettant de changer d'horaire sans surcoût).

Exemple : pour acheter un billet flexible pour Caen depuis Paris Saint-Lazare, jeudi 3 février 2022 en début de journée, le prix affiché sur SnCF-connect indiquait 45,20 € pour une place en seconde classe. Sur la borne en gare, le tarif obtenu était inférieur de 9,20 €. La SNCF justifie cette différence de prix par la différence de prestation : la première offre inclut une place assise réservée, tandis que la deuxième, également flexible, ne le prévoit pas.

Daniel Grébouval, président de la FNAUT Normandie, donne l'explication de cette double tarification. En Normandie le Conseil régional a mis en place une offre spécifique pour les trains au départ ou à destination de Normandie : TEMPO. Ces billets TEMPO permettent de faire des trajets du lundi au jeudi, toujours au même prix, quel que soit l'horaire choisi, ce sont des billets « flexibles ». **Mais les mêmes trains sont aussi gérés au niveau national par la SNCF, qui applique ses propres tarifs, plus élevés pour les billets flexibles.**

Bien que la région Normandie ait repris en 2020 la gestion de tous les trains, **la double tarification perdure !!!** La SNCF interrogée estime que la différence de prix est justifiée par la place assise réservable quand on achète son billet en ligne. Pour sa part, la FNAUT trouve inacceptable une différence de prix de presque 10 euros pour avoir une place assise réservée, elle demande un tarif unique pour les billets flexibles, qu'on les achète en gare ou sur Internet. « Que les gens comprennent ce qu'ils payent ».

(Source : *Liberté Caen* - 04/02/2022)

En bref...

● Promotion de la ligne Béziers-Neussargues

Quatre étudiants en Métiers du multimédia et de l'Internet (MMI) de l'IUT de Béziers, encadrés par les réalisateurs Alexandre et Mickaël, de la compagnie Gérard Gérard, ont déambulé sur les quais de la gare de Béziers, appareil photo à la main. « Ils sont en train de faire ce qu'on appelle du "trainspotting", soit de la chasse aux trains rares, ceux qui ont une histoire. L'objectif de la séance étant de porter un regard artistique sur l'univers ferroviaire, explique Alexandre. Cette activité s'intègre dans le projet mené par l'établissement universitaire pour promouvoir la ligne ferroviaire Béziers-Neussargues. »

● Novlangue SNCF

Novlangue de la SNCF ou quand la modification est une pure et simple suppression : « *Par suite d'aménagement de la production la circulation de votre train 883574 est modifiée. Une substitution routière est organisée* »

● Parution du bulletin *Rue de l'Avenir*

Le dernier bulletin *Rue de l'Avenir* 3/2021 est disponible par voie électronique. Ce dernier numéro de l'année 2021 rend compte de la journée d'étude du 1^{er} octobre 2021 à Fribourg « De la rue résidentielle à la ville apaisée » et de la pré-journée à Bulle. Deux manifestations qui ont offert l'occasion de mesurer le chemin parcouru et surtout de regarder vers l'avenir.

Le bulletin 1/2022 paraîtra au printemps. Il présentera une synthèse du colloque en ligne « Ville apaisée, nouveaux usages urbains », organisé le 3 février par Rue de l'Avenir Suisse et en collaboration avec le Cerema.

Contact site internet : www.rue-avenir.ch

Décès de Sylvain Zalkind

Avec la disparition de Sylvain Zalkind à l'âge de 90 ans, le monde du rail a perdu un de ses connaisseurs les plus fins.

Sylvain Zalkind ne se contentait pas de se passionner pour le patrimoine ferroviaire, il avait vite compris que le rail était sérieusement menacé et qu'il fallait défendre énergiquement le service public.

Très actif au sein du mouvement associatif, il avait participé à la création de l'AMTUIR (musée des transports) avec Jean-Louis La Rosa, du GETUM et du COPEF (Cercle ouest parisien d'études ferroviaires) qu'il avait longtemps présidé.

Il s'intéressait en particulier à l'avenir de la Petite Ceinture parisienne (voir FNAUT Infos 276) et a contribué au renouveau du tramway moderne en France.

Jean Sivardière ■

Bien dit

● « *il faudrait 1 milliard de plus par an* » **Bruno Gazeau, Président de la FNAUT**, à propos du contrat de performance de 2,84 milliards d'investissement annuel établi entre l'Etat et SNCF Réseau.

● À la question posée par le journal « *Le Monde* » sur les possibilités de relance et de développement du train et en relation avec la hausse du prix de l'essence, réponse amusée de Bruno Gazeau : « *Le marché va peut-être réussir ce que l'Etat n'avait jamais osé !* »

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°294 - 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>